

**МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

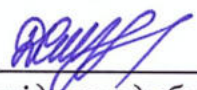
**Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства**

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

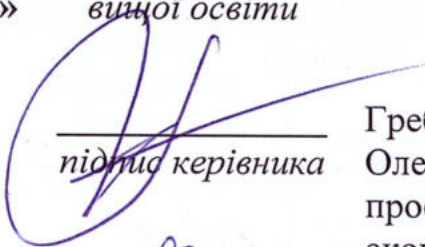
Вплив митного регулювання на функціонування автомобільного ринку

Здобувача вищої освіти 4 курсу,
ММБ- 21-1 групи,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПП «Менеджмент митної справи»


підпис здобувача
вищої освіти

Рудник Дарини
Сергіївни

Науковий керівник
науковий ступінь, вчене звання


підпис керівника

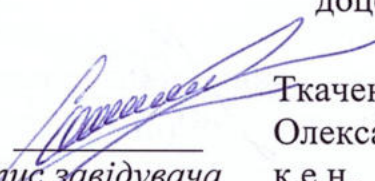
Гребельник
Олександр Петрович,
професор, доктор
економічних наук

Гарант освітньої програми
Держак Наталія Олександрівна
науковий ступінь вчене звання
доцент кафедри митної справи та


підпис керівника

Держак Наталія
Олександрівна,
к.е.н.,
доцент

Допущено до захисту за
рішенням кафедри митної справи
та товарознавства
протокол від 21.05.2025 № 19


підпис завідувача
кафедри

Ткаченко Сергій
Олександрович,
к.е.н.,
доцент

Реєстрація № 9

06.06.2025

(дата)

(підпис відповідальної осс

Результати перевірки

06.06.2025

(до захисту, на доопрацювання)

04.06.2025

(дата)

(п

Результат попереднього захисту

(дата)

(підпис)

(оцінка)

Результат захисту

4

11.06.2025

(дата)

(підпис)

(оцінка)

Голова комісії:

(підпис)

Михайло В. В.

(ініціали, прізвище)

Члени комісії:

(підпис)

Михайло В. В.

(ініціали, прізвище)

(підпис)

Михайло В. В.

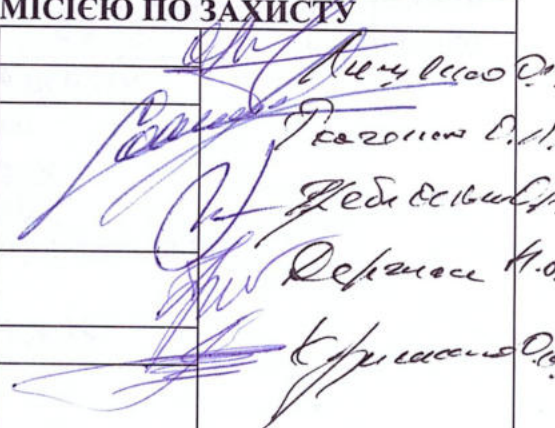
(ініціали, прізвище)

(підпис)

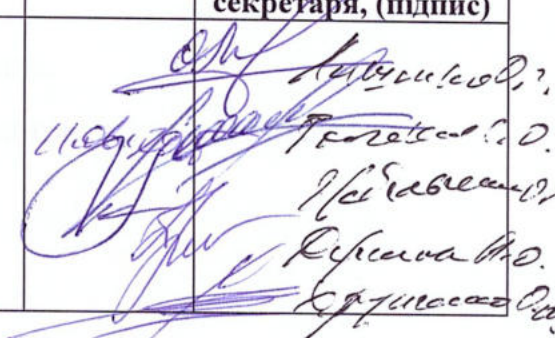
Михайло В. В.

(ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: керівника, голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	від 0 до 15			
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 10			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25			
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 60			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	80		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТА ШКАЛИ ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЕКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
80	B	4		

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ECTS	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	3 (задовільно)
60-69	D	
50-59	E	
35-49	FX	2 (незадовільно)

**МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри митної справи та товарознавства

С.О. Ткаченко

**Завдання на кваліфікаційну роботу
здобувачу вищої освіти
Рудник Дарини Сергіївни
(прізвище, ім'я, по батькові)**

1. Тема кваліфікаційної роботи: «Вплив митного регулювання на функціонування автомобільного ринку»

Затверджена наказом ректора від «21» травня 2025 №19

2. Строк здачі закінченої роботи 04.06.2025

3. Цільова установка та вихідні дані до роботи

Мета роботи – аналіз впливу митного регулювання на функціонування

автомобільного ринку та розробка рекомендацій щодо його удосконалення.

Об'єктом дослідження є митне регулювання в економічній політиці держави.

Предметом дослідження виступає вплив митних заходів на розвиток автомобільного ринку.

4. Перелік графічного матеріалу 9 рисунків, 7 таблиць.

5. Зміст випускової кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом).

Зміст

Перелік умовних позначень та скорочень

вступ

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВПЛИВУ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НА АВТОМОБІЛЬНИЙ РИНОК

1.1. Сутність митного регулювання та його функції

1.2. Економічні засади митного регулювання в автомобільній галузі

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ ПІД ВПЛИВОМ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ

2.1. Аналіз обсягів імпорту та експорту автомобілів

2.2. Вплив митних тарифів і нетарифних обмежень на ринок

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ

3.1 Рекомендації щодо адаптації митного регулювання до міжнародних стандартів

Висновки

Список використаних джерел

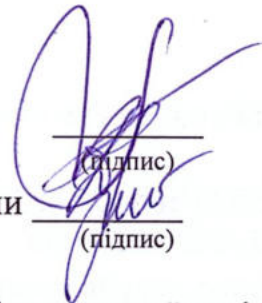
Додатки

6.Календарний план виконання роботи

№	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання е	
		За планом	
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи	02.10.2024	
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	21.10.2024	
3	Видача завдання науковим керівником	06.11.2024	
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її науковому керівнику	06.02.2025	
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її науковому керівнику	03.03.2025	
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її науковому керівнику	03.04.2025	
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень наукового керівника	23.04.2025	
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	02.05.2025	
9	Попередній захист роботи	14.05.2025	
10	Отримання відгуку керівника роботи	27.05.2025	
11	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту	30.05.2025	
12	Отримання зовнішньої рецензії	05.06.2025	
13	Захист роботи	10 червня 2025	

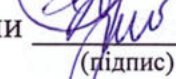
7.Дата видачі завдання «06»листопада 2024

8.Керівник кваліфікаційної роботи


(підпис)

Гребельник О.
(прізвище, ініціал)

9.Гарант освітньо-професійної програми


(підпис)

Держак Н.О.
(прізвище, ініціал)

10.Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти

Рудник Д.С.
(прізвище, ініціали)


(під

АНОТАЦІЯ

(назва кваліфікаційної роботи)

Датум виконання етапів роботи	Факт виконання
згідно з планом	Ф
10.10.2024	Ф
10.10.2024	Ф
11.10.2024	Ф
02.11.2024	Ф
03.11.2024	Ф
04.11.2024	Ф
04.11.2024	Ф
05.11.2024	Ф
05.11.2024	Ф
05.11.2024	Ф
05.11.2024	Ф
06.11.2024	Ф
червень 2025	Ф

Вплив митного регулювання на функціонування автомобільного ринку»

Мета роботи полягає в аналізі впливу митного регулювання на

функціонування автомобільного ринку та розробці рекомендацій щодо його вдосконалення.

Завданнями роботи є:

- дослідити теоретичні основи митного регулювання та його роль у формуванні ринку автомобілів;
- проаналізувати основні митні механізми та їх вплив на імпорт, експорт і внутрішній ринок автомобілів;
- оцінити наслідки змін у митному законодавстві для суб'єктів ринку;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення митної політики в автомобільній сфері.

Предметом дослідження є механізми митного регулювання та їх вплив на функціонування автомобільного ринку.

Об'єктом дослідження виступає автомобільний ринок та його динаміка під впливом митних процедур.

Базою дослідження виступає статистичні дані, нормативно-правові акти, аналітичні матеріали митних органів та автомобільних асоціацій.

За результатами дослідження сформульовані висновки щодо ефективності митного регулювання та його впливу на автомобільний ринок, а також запропоновані рекомендації щодо його вдосконалення.

Одержані результати можуть бути використані в діяльності державних органів, що займаються митним регулюванням, а також у бізнесі для стратегічного планування імпорту та продажу автомобілів.

Кваліфікаційна робота містить 59 сторінок, 6 таблиць, 10 рисунків, список використаних джерел із 30 найменувань, ... додатків.

Ключові слова: митне регулювання, автомобільний ринок, імпорт, експорт, мито, податки, державна політика.

Бельник О.П.

ізвище, ініціали)

Жак Н.О.

ізвище, ініціали)


(підпис)

Рік виконання кваліфікаційної роботи: 2024-2025

Рік захисту роботи: 2025

ANNOTATION

Impact of Customs Regulation on the Functioning of the Automotive Market

The aim is to explore the impact and specific features of customs and tariff regulation on the automotive market, with a focus on Ukraine. The paper examines the mechanisms of customs policy in relation to the import and export of vehicles, the fiscal and protective functions of duties, and the influence of regulatory changes on the structure and dynamics of the domestic car market. Particular attention is given to the analysis of international customs practices and the feasibility of their implementation in the Ukrainian automotive sector.

Відгук наукового керівника кваліфікаційної роботи (проекту)

Кваліфікаційна (дипломна) робота студентки Рудник Дарини Сергіївни є змістовним і комплексним дослідженням, яке присвячено актуальній темі впливу митного регулювання на функціонування автомобільного ринку в Україні.

Структура дипломної роботи відповідає темі. У логічній послідовності досліджені основні аспекти митної політики, її впливу на імпорт транспортних засобів, ціноутворення та загальний стан автомобільного ринку. У роботі проаналізовано чинники, що визначають ефективність митного регулювання, та запропоновано шляхи оптимізації.

У першому розділі досліджено теоретичні підходи до митного регулювання, зокрема його роль у формуванні умов для розвитку автомобільного ринку.

Другий розділ присвячено аналізу практики застосування митного регулювання в Україні та його впливу на економічні показники функціонування ринку легкових автомобілів.

У третьому розділі обґрунтовано напрями удосконалення митної політики з метою стимулювання прозорого імпорту автомобілів та підвищення ефективності роботи митних органів.

Виконана робота за змістом і структурою відповідає поставленим завданням та методичним рекомендаціям. Отримані результати мають практичне значення, що полягає у можливості їх використання митними органами, підприємствами-імпортерами та іншими учасниками ринку.

Випускна кваліфікаційна робота може бути допущена до захисту та заслуговує на позитивну оцінку.

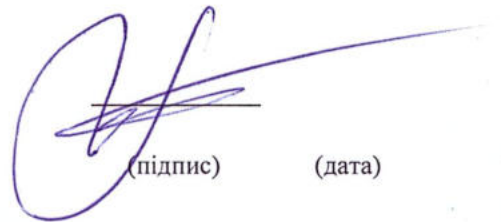
Керівник кваліфікаційної роботи

Висновок про кваліфікаційну роботу

Кваліфікаційна робота здобувача вищої освіти Рудник Д.С.

(прізвище, ініціали)

Може бути допущена до захисту на екзаменаційній комісії.



(підпис) (дата)

РЕЦЕНЗІЯ
на кваліфікаційну роботу
здобувача вищої освіти ДПУ
студента 4 курсу
спеціальність 073 Менеджмент
кафедри митної справи та товарознавства
Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи
Державного податкового університету

Рудник Дарина Сергіївна

«Вплив митного регулювання на функціонування автомобільного ринку»

Актуальність теми. Обрана тема є надзвичайно актуальною, зважаючи на постійні зміни в митному законодавстві України, що безпосередньо впливають на обсяги імпорту транспортних засобів, ціноутворення та доступність автомобілів для населення. У контексті євроінтеграційних процесів і реформування Державної митної служби України дослідження впливу митного регулювання є своєчасним та практично значущим.

Наукова новизна. У кваліфікаційній роботі автор намагається проаналізувати взаємозв'язок між митною політикою та динамікою автомобільного ринку, що є відносно новим підходом у вітчизняній економічній науці. Новизна полягає у спробі зіставити кількісні показники ринку з конкретними законодавчими змінами, зокрема з введенням нових ставок ввізного мита, акцизів та ПДВ.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу . Аналіз подано структуровано, з використанням реальних статистичних даних. Табличні матеріали чітко ілюструють основні тенденції на ринку, а текстовий супровід дає змістовне пояснення змінам. Водночас, варто відзначити, що аналіз міг би бути глибшим за рахунок розширення переліку джерел і додаткового порівняння з досвідом інших країн.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації, митних органів ДМС України . Результати проведеного дослідження та сформульовані методичні й практичні рекомендації можуть бути ефективно застосовані в роботі митних органів, зокрема підрозділів, що здійснюють митне оформлення транспортних засобів. Запропоновані заходи щодо вдосконалення митного регулювання сприятимуть підвищенню прозорості процедур декларування, оптимізації розрахунку митної вартості та покращенню умов для підприємств, які працюють у сфері імпорту автомобілів на територію України.

Наявність недоліків. У роботі недоліків не виявлено, оскільки вона виконана на високому академічному рівні.

Загальний висновок і оцінка роботи . Кваліфікаційна робота Рудник Дарини Сергіївни присвячена актуальній темі, що стосується впливу митного регулювання на функціонування автомобільного ринку України. У роботі комплексно розглянуто теоретичні й практичні

аспекти дії митної політики на імпорт автомобілів, із акцентом на особливості нормативно-правового регулювання, динаміку ринку та фінансові наслідки для підприємств. Результати дослідження узагальнені у висновках і конкретизовані у формі обґрунтованих пропозицій, що можуть бути використані як у діяльності підприємств-імпортерів, так і митних органів. Робота побудована логічно, з належним рівнем теоретичної аргументації та практичного наповнення. Особливу увагу приділено шляхам удосконалення митного регулювання у контексті підвищення ефективності контролю та стимулювання легального імпорту транспортних засобів. Кваліфікаційна робота відповідає вимогам, що висуваються до наукових досліджень такого рівня, і заслуговує на позитивну оцінку.

Рецензент: Завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування
економічного факультету ХНУ імені В.Н. Каразіна
(науковий ступінь, вчене звання, посада, місце роботи)


(підпис, М.П.)



О.В. Глущенко
(ініціали, прізвище)

« ____ » _____ 202_ р.

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Рудник Дарина Сергіївна

Курс/група _____ ММБ-21-1 _____

Тема дипломної роботи:

Вплив митного регулювання на функціонування автомобільного ринку.

П. І. Б. наукового керівника

Гребельник О.П.

Дата захисту:

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 85,27%
Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 14,73%, цитат 2,14%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі



М. Іщук

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ.....	7
ВСТУП.....	9
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВПЛИВУ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НА АВТОМОБІЛЬНИЙ РИНОК.....	11
1.1. Сутність митного регулювання та його функції.....	11
1.2. Економічні засади митного регулювання в автомобільній галузі.....	20
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ ПІД ВПЛИВОМ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ.....	25
2.1. Аналіз обсягів імпорту та експорту автомобілів.....	25
2.2. Вплив митних тарифів і нетарифних обмежень на ринок.....	33
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ.....	39
3.1 Рекомендації щодо адаптації митного регулювання до міжнародних стандартів.....	39
ВИСНОВКИ.....	48
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	50
ДОДАТКИ.....	52

ПЕРЕЛІК УМОВНИЙ ПОЗНАЧЕНЬ

ВВП – валовий внутрішній продукт

ДМС – Державна митна служба

ЄС – Європейський Союз

ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність

ІМ – імпорт

ЕК – експорт

ККД – коефіцієнт корисної дії

МЗ – митне законодавство

МР – митне регулювання

МП – митна політика

ПДВ – податок на додану вартість

ПММ – паливно-мастильні матеріали

СОТ – Світова організація торгівлі

ТЗ – транспортний засіб

УКТЗЕД – Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності

ВСТУП

Актуальність теми

Митне регулювання є ключовим інструментом державної політики, що впливає на економічний розвиток країни, конкурентоспроможність бізнесу та функціонування ринку транспортних засобів. В умовах глобалізації та інтеграційних процесів, ефективна митна політика є важливим фактором стабільності та прогнозованості економіки. Зміни у митному законодавстві безпосередньо впливають на динаміку імпорту та експорту автомобілів, їх вартість, доступність для населення та бізнесу. Тому дослідження впливу митного регулювання на функціонування автомобільного ринку є актуальним і має важливе практичне значення.[5]

Стан і ступінь розробки проблеми в спеціальній літературі

Питання митного регулювання досліджували як вітчизняні, так і зарубіжні вчені, серед яких можна виокремити праці таких економістів і фахівців у галузі митної справи, як Ганна Ігорівна Добудько, В'ячеслав Муляр, Оксана Вікторівна Дядюра . Вони аналізували особливості впливу митного законодавства на економіку, розглядали механізми тарифного та нетарифного регулювання, а також досліджували ефективність митної політики. [3]Однак, попри наявні напрацювання, потребують подальшого дослідження питання адаптації митної політики до сучасних умов ринку, впливу змін у митних ставках на доступність транспортних засобів та економічну доцільність імпорту автомобілів.[25]

Мета і завдання дослідження

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз впливу митного регулювання на функціонування автомобільного ринку та розробка рекомендацій щодо його удосконалення.[17]

Для досягнення цієї мети у роботі поставлено такі завдання:

- визначити основні принципи та механізми митного регулювання;
- проаналізувати сучасний стан автомобільного ринку в Україні;
- оцінити вплив змін митних тарифів та законодавства на імпорт і експорт транспортних засобів;
- дослідити міжнародний досвід митного регулювання в автомобільній сфері;
- запропонувати заходи щодо оптимізації митного регулювання для покращення доступності автомобілів та стимулювання внутрішнього ринку.

Об'єкт і предмет дослідження

Об'єктом дослідження є митне регулювання в економічній політиці держави.

Предметом дослідження виступає вплив митних заходів на розвиток автомобільного ринку.

Методи дослідження

У роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, зокрема: метод аналізу та синтезу для оцінки впливу митного регулювання на ринок автомобілів, порівняльний метод для вивчення міжнародного досвіду,

статистичні методи для аналізу змін у динаміці імпорту та експорту автомобілів.

База дослідження

Аналіз здійснено на основі статистичних даних митних органів, звітів аналітичних агентств, законодавчих актів та нормативно-правових документів, що регулюють митну політику.

Науково-практичне значення одержаних результатів

Результати дослідження можуть бути використані для удосконалення митної політики, покращення умов ведення бізнесу у сфері автомобільного ринку та розробки стратегічних заходів для адаптації економіки до змін у митному законодавстві. Запропоновані рекомендації можуть бути враховані при розробці законодавчих ініціатив та впровадженні нових механізмів митного регулювання.

Апробація результатів роботи

Основні положення та висновки дослідження обговорювалися на наукових конференціях, семінарах та круглих столах, а також використовувалися у процесі підготовки наукових статей та публікацій.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВПЛИВУ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НА АВТОМОБІЛЬНИЙ РИНОК

1.1. Сутність митного регулювання та його функції

На сучасному етапі економічного розвитку світове господарство демонструє динамічний прогрес. Щоденно уряди різних країн укладають десятки міжнародних економічних угод, які визначають конкретні умови та зобов'язання сторін щодо постачання товарів і послуг, їхньої якості та кількості, тарифних ставок, пільг та преференцій тощо.[19]

Водночас глобальні економічні кризи, військово-політичні конфлікти, торговельні блокади, а також внутрішні ризики створюють зовнішні загрози як економічній, так і національній безпеці держав, обмежуючи фінансово-економічні ресурси та спричиняючи нерівномірність їхнього розподілу між учасниками зовнішньоекономічних відносин.

Україна, як і багато інших країн світу, трансформувалася у державу з досить відкритою економікою, що зумовлює необхідність регулювання зовнішньоекономічної діяльності на глобальному ринку. В таких умовах митне регулювання виступає одним із ключових інструментів державного регулювання економічної стабільності, фіскальної та національної безпеки країни.

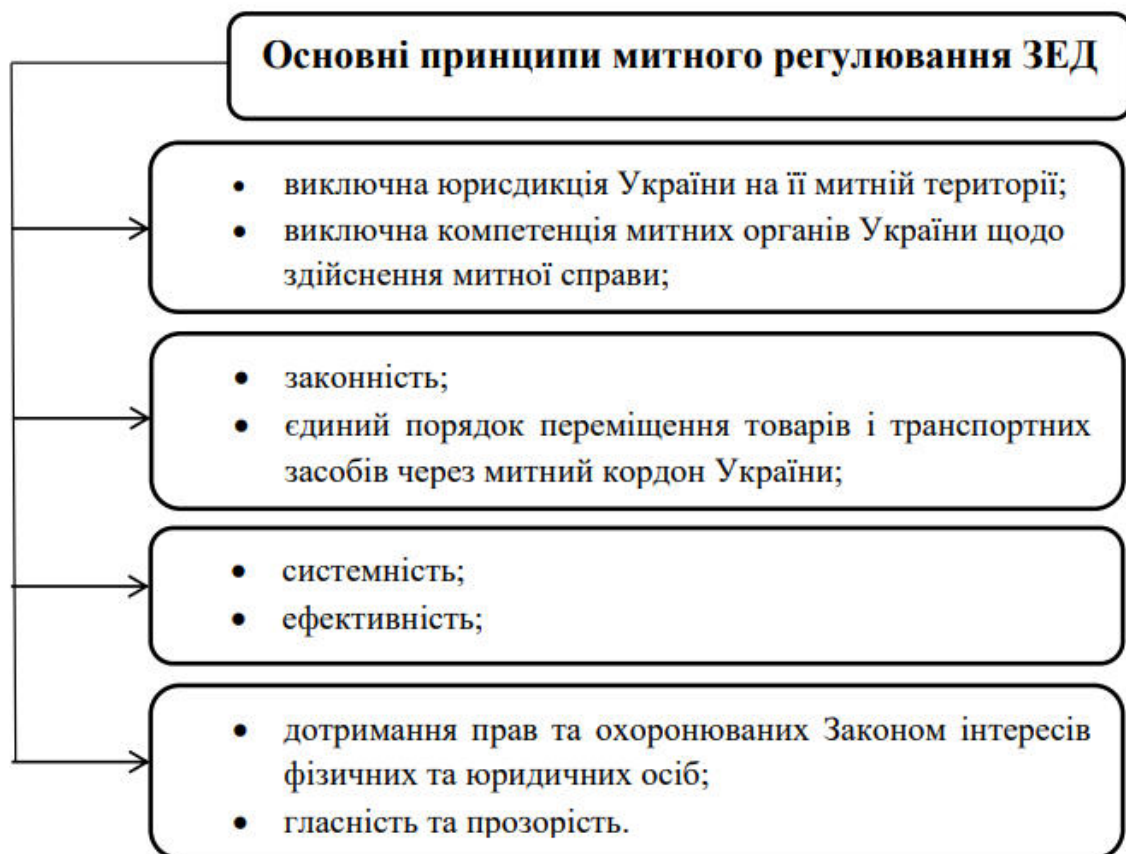
Митне регулювання є підсистемою державного управління зовнішньоекономічною діяльністю, що регламентує та контролює процес переміщення товарів і послуг через митний кордон.[1] Його впровадження дозволяє сформувати основні принципи міжнародних економічних відносин та забезпечити ефективну, прозору та справедливую систему оподаткування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.[16]

Багато дослідників, серед яких А. Березовська, А. Войцещук, А. Грейнджер, В. Ващенко, В. Демченко, Д. Приймаченко, О. Бережнюк, О. Гребельник та інші, приділяють значну увагу цій тематиці у своїх наукових роботах.

Досліджуючи проблематику митного регулювання, науковці формулювали власні визначення та трактування цієї категорії.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», митне регулювання трактується як «регулювання питань, пов'язаних зі встановленням мит та інших податків, що стягуються під час переміщення товарів через митний кордон України, процедурами митного контролю, а також організацією діяльності органів митного контролю України».

До основних принципів митного регулювання в Україні відносяться наступні (рис. 1.1).



(Рис. 1.1) – Основні принципи митного регулювання ЗЕД

Ці принципи відображають загальні закономірності, в межах яких встановлюються взаємозв'язки між різними об'єктами та суб'єктами митної політики держави, що проявляються під час виконання практичних завдань функціонування митної системи.[12]

Митне регулювання зовнішньої торгівлі здійснюється шляхом застосування економічних та технічних заходів оперативного впливу, які поділяються на дві основні групи:

- **Тарифні заходи** – базуються на використанні Митного тарифу України, затвердженого Законом України «Про Митний тариф України», а також на особливих видах мита, визначених законами України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту», «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту» та «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну».
- **Нетарифні заходи** – охоплюють будь-які обмеження та заборони на переміщення товарів через митний кордон, які не пов'язані з використанням мита та мають різноманітні форми прояву.[3]

Тарифні заходи митного регулювання є економічними за своєю суттю та діють через ринковий механізм. Вони спрямовані на зниження витрат експорту та підвищення вартості імпорту, впливаючи на фінансові результати суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Головною метою таких заходів є створення сприятливих конкурентних умов, стимулювання структурних змін в економіці

імпортуючої країни, захист національної промисловості, здоров'я населення, охорона довкілля, забезпечення моральних, релігійних та національних інтересів, а також формування податкових надходжень до бюджету. Завдяки тарифним заходам держава проводить зовнішньоекономічну політику, стимулюючи імпорт або створюючи умови для обмеження ввезення чи вивезення певних товарів, забезпечуючи при цьому рівні економічні умови як для вітчизняних, так і для іноземних виробників.[12]

Нетарифні заходи регулювання, своєю чергою, є комплексом обмежувальних і заборонних інструментів, спрямованих на запобігання надходженню іноземних товарів на внутрішній ринок. Вони часто проявляються як заходи прихованого протекціонізму. За результатами досліджень, у зовнішній торгівлі використовується понад 50 таких заходів, які можуть реалізовуватись як адміністративними, так і фінансовими методами регулювання.

Основним інструментом митно-тарифного регулювання є мито. Згідно зі статтею 271 Митного кодексу України (МКУ) [5], мито – це загальнодержавний податок, встановлений Податковим кодексом України, що обчислюється та сплачується відповідно до положень цього Кодексу, законів України та міжнародних договорів, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України. Згідно із Законом України «Про Митний тариф України» [6], митний тариф містить перелік ставок імпортного мита на товари, що імпортуються на митну територію України. Ці тарифи систематизовані відповідно до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД), яка базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів Всесвітньої митної організації та Комбінованій номенклатурі Європейського Союзу. Митний тариф України є інструментом державного регулювання внутрішнього товарного ринку країни в контексті зовнішньоекономічної політики, зокрема зовнішньої торгівлі, а також її взаємодії зі світовим ринком. Крім того, це інструмент реалізації митної політики держави.[1]

Митний тариф України має триколонкову структуру, а ставки імпортного мита диференційовані, тобто поділяються на три види: повні, пільгові та преференційні.

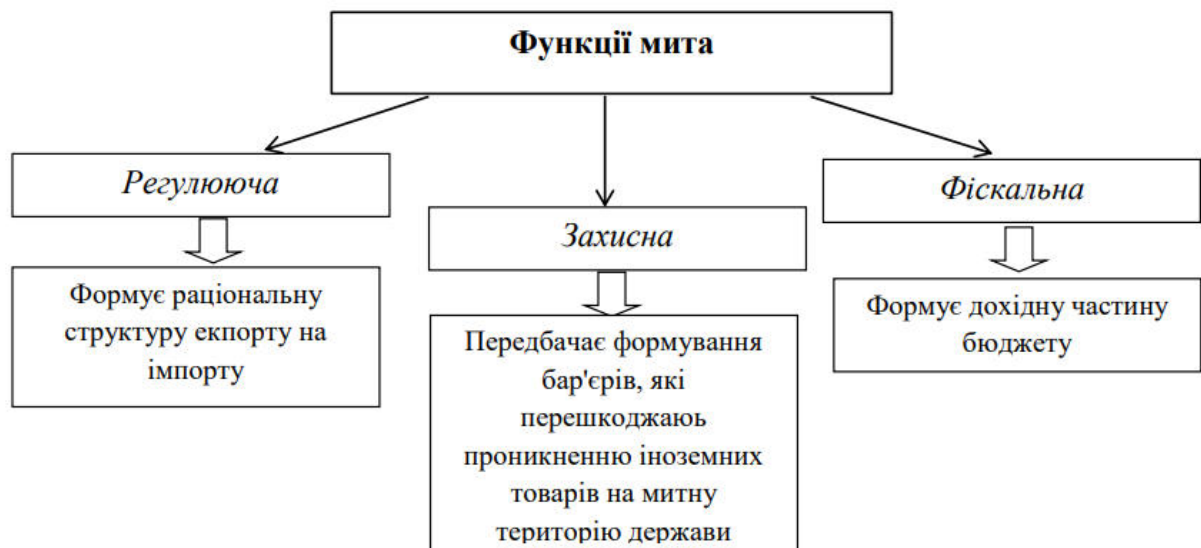
Коли на підставі міжнародних договорів, ратифікованих Верховною Радою України, встановлено спеціальний преференційний митний режим, застосовуються пільгові ставки ввізного мита, передбачені Законом України "Про Митний тариф України".

Пільгові ставки імпортного мита застосовуються до товарів, що надходять з України, країн, що є членами Світової організації торгівлі (СОТ), або країн, з якими Україна уклала двосторонні або регіональні угоди про режим найбільшого сприяння. Якщо інше не передбачено законом, ці тарифи використовуються відповідно до Митного тарифу України.

Інші товари оподатковуються повними ставками імпортного мита, встановленими Законом України "Про Митний тариф України". У системі митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності мито виконує три основні функції:

- **Регулююча (балансуюча, регулятивна)** – забезпечує баланс між внутрішнім та зовнішнім ринком.

- **Захисна (протекціоністська)** – спрямована на підтримку національного товаровиробника шляхом захисту від іноземної конкуренції.
- **Фіскальна** – сприяє поповненню державного бюджету за рахунок митних надходжень (рис. 1.2).



(Рис.1.2) – Функції мита у системі митно-тарифного регулювання.

Регулююча функція мита спрямована на оптимізацію товарної структури експорту та імпорту, створення сприятливих умов для структурних змін у виробництві та споживанні, а також на стимулювання інтеграції національної економіки у світову господарську систему.

Захисна (протекціоністська) функція мита забезпечує захист вітчизняних виробників від конкуренції з боку іноземних компаній. Ця функція реалізується шляхом застосування спеціальних видів мита, таких як сезонне, спеціальне, антидемпінгове та компенсаційне, що сприяє розвитку національної економіки. Ефективність митно-тарифного захисту значною мірою залежить від рівня сформованості захисного механізму митного тарифу.

Фіскальна функція мита відіграє бюджетоутворюючу роль, забезпечуючи формування дохідної частини державного бюджету.

На відміну від інших податків, при встановленні мита основна увага приділяється не стільки фіскальному аспекту, скільки його регулюючому потенціалу. Цей потенціал проявляється у здатності мита впливати на розвиток зовнішньої торгівлі та національного виробництва через механізми цінового регулювання. Високий регулюючий потенціал мита зумовлений його багатоманітністю та можливістю маневрування в рамках митно-тарифного оподаткування.[22]

Згідно зі статтею 277 Митного кодексу України (МКУ) , об'єктами оподаткування митом вважаються:

1. Товари, митна вартість яких перевищує еквівалент 100 євро, що ввозяться на митну територію України або вивозяться за її межі підприємствами. У

разі переміщення товарів за допомогою міжнародних поштових та експрес-відправлень митна вартість не повинна перевищувати 300 євро.

2. Товари та транспортні засоби, що реалізуються відповідно до статті 243 МКУ як засоби комерційного призначення.

Хоча митний тариф охоплює приблизно дві третини зовнішньоторговельного обороту розвинених країн, на сьогодні його ефективність поступається нетарифним обмеженням. Такі обмеження активно застосовуються державами та інтеграційними об'єднаннями з метою захисту внутрішніх ринків. За своєю природою нетарифні заходи є вкрай різноманітними, і їх перелік практично невичерпний. Кожен науковець пропонує власну класифікацію цих заходів, але загалом їх можна поділити на економічні та адміністративні. [30]

Економічні заходи здебільшого сприяють підвищенню вартості товарів, створюючи для споживача вибір: купувати імпорتنу продукцію за вищою ціною або надавати перевагу дешевшій національній. Адміністративні заходи спрямовані на обмеження ввезення іноземних товарів та стимулювання експорту вітчизняної продукції. Такий підхід дозволяє державі формувати товарну структуру внутрішнього ринку, одночасно захищаючи його від надмірного імпорту та попереджаючи дефіцит національної продукції. До основних інструментів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності належать:

- автоматичне або неавтоматичне ліцензування;
- тарифні квоти;
- субсидування;
- повне або часткове ембарго;
- національні та міждержавні технічні регламенти та стандарти;
- процедури підтвердження відповідності;
- обмеження термінів розрахунків за зовнішньоекономічними операціями в іноземній валюті;
- режим попередніх імпортних депозитів.

Крім того, до цієї групи нетарифних заходів належать різні форми контролю, такі як екологічний, фітосанітарний та епідеміологічний контроль.

Отже, можна зробити висновок, що державне митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності здійснюється за допомогою широкого спектра інструментів як тарифного, так і нетарифного характеру. Їх кількість і склад постійно розширюються відповідно до потреб світової економіки та міжнародних зобов'язань України.

Митні органи України — це державні інституції виконавчої влади, що відповідають за реалізацію митної політики шляхом здійснення контролю за переміщенням товарів через державний кордон, справляння митних платежів, протидії контрабанді та порушенням митного законодавства. Їх головна мета — сприяти розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечувати безпеку країни та охороняти економічні інтереси держави.

У своїй діяльності митні органи виконують низку ключових функцій:

- Забезпечення дотримання митного законодавства України, а також виконання міжнародних зобов'язань у цій сфері.
- Створення сприятливих умов для розвитку торгівлі, підвищення обсягів транзиту, товарообігу та пасажиропотоку.
- Здійснення контролю й оформлення товарів і транспортних засобів, зокрема із застосуванням електронного декларування та сучасних технічних засобів.
- Оцінка ризиків для визначення обсягу митного контролю.
- Контроль за справлянням митних платежів, включаючи обчислення, стягнення, взаємодію з фінансовими установами та забезпечення гарантій їх сплати.
- Використання тарифного й нетарифного інструментарію регулювання ЗЕД, включаючи контроль за дотриманням встановлених заборон і обмежень на імпорту та експорт.
- Проведення експортного контролю, валютного нагляду та заходів із запобігання переміщенню контрафактної продукції.
- Боротьба з контрабандою та митними правопорушеннями на всій території України.
- Контроль за діяльністю підприємств, що займаються декларуванням, перевезенням і зберіганням товарів.
- Підтримка реєстру товарної класифікації та ведення митної статистики, включаючи міжнародний обмін статистичними даними.
- Верифікація сертифікатів походження товарів та їх видача згідно з міжнародними угодами.
- Налагодження інформаційного обміну з державними та іноземними структурами.
- Розвиток та підтримка інформаційно-комунікаційної інфраструктури митної служби.
- Участь у міжнародному співробітництві та залучення зовнішніх ресурсів для реалізації митної політики.
- Виконання інших функцій, визначених законом.

На сьогодні до системи митних органів України входять:

- Державна митна служба України;
- Регіональні митниці;
- Митні пости;
- Освітні та науково-дослідні установи, що функціонують у сфері митної справи.

Державна митна служба України (Держмитслужба) є центральною ланкою виконавчої влади, підзвітною Кабінету Міністрів України через Міністерство фінансів. Її основна місія полягає у реалізації митної політики держави, а також у здійсненні заходів, спрямованих на боротьбу з порушеннями у сфері митного законодавства.

У своїй діяльності Держмитслужба керується Конституцією України, законами, актами Президента, Верховної Ради, Кабінету Міністрів та іншими нормативно-правовими документами.[19]

Основними завданнями служби є:

- впровадження державної митної політики, зокрема з питань митної безпеки, захисту національних інтересів і підтримки зовнішньоекономічної діяльності;
- протидія правопорушенням у сфері митного законодавства, зокрема боротьба з контрабандою;
- підготовка пропозицій до формування державної митної політики для Міністерства фінансів.

До структури Держмитслужби належать митниці, митні пости, спеціалізовані установи, навчальні заклади та науково-дослідні інституції митної сфери.

Основні повноваження служби охоплюють:

- аналіз і вдосконалення митного законодавства;
- контроль за дотриманням норм митного права на всій території України, включаючи прикордонні райони, митні зони та морські акваторії;
- охорона прав інтелектуальної власності в зовнішньоекономічній діяльності, запобігання імпорту контрафактної продукції;
- нагляд за дотриманням правил щодо експорту товарів військового призначення та подвійного використання;
- перевірка відповідності юридичних осіб критеріям для статусу гаранта;
- спільне з іншими органами управління кордоном та вдосконалення митного оформлення;
- регулювання та контроль доставки товарів під митним контролем;
- видача дозволів на брокерську діяльність, функціонування митних складів, магазинів безмитної торгівлі тощо;
- перевірка правильності визначення митної вартості, країни походження та класифікації товарів;
- розвиток ІТ-систем, впровадження електронних сервісів і супровід платформи «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»;
- управління ризиками у митній сфері, виявлення ризикових ЗЕД-операцій, ініціювання додаткових перевірок із залученням мобільних груп.

Діяльність Держмитслужби є ключовим чинником забезпечення економічної безпеки держави та інтеграції України у світову торговельну систему.

Митниця — це структурний підрозділ системи митних органів, що діє в межах певної територіальної зони та відповідає за реалізацію завдань, покладених на митну службу. Вона виступає як регіональний орган виконавчої влади, уповноважений забезпечувати дотримання державної митної політики.

Митниця має самостійний бухгалтерський баланс, відкриті рахунки в органах державного казначейства, офіційну печатку та бланки із зображенням Державного Герба України та власним найменуванням. Її діяльність регламентується Конституцією України, Митним кодексом, іншими правовими актами, а також внутрішніми положеннями, затвердженими Держмитслужбою. Митниці функціонують у межах адміністративно-територіальних одиниць: областей, міст Київ і Севастополь, а також Автономної Республіки Крим. Деякі

з них мають розширену юрисдикцію, охоплюючи кілька регіонів або навіть всю територію держави.

Станом на сьогодні в Україні діє 16 регіональних митниць:

- Азовська митниця — обслуговує Донецьку область;
- Буковинська митниця — Чернівецька область;
- Волинська митниця — Волинська область;
- Галицька митниця — Івано-Франківська, Львівська та Тернопільська області;
- Дніпровська митниця — охоплює Дніпропетровську, Запорізьку, Кіровоградську й Полтавську області;
- Закарпатська митниця — Закарпатська область;
- Київська митниця — Житомирська, Київська, Черкаська області та місто Київ;
- Одеська митниця — Одеська область;
- Північна митниця — Чернігівська область;
- Подільська митниця — Вінницька та Хмельницька області;
- Поліська митниця — Рівненська область;
- Слобожанська митниця — Сумська й Харківська області;
- Східна митниця — Луганська область;
- Чорноморська митниця — охоплює Миколаївську, Херсонську області, АР Крим та м. Севастополь;
- Енергетична митниця — відповідає за митне оформлення енергоносіїв: нафти, газу, електроенергії, пального, аміаку та сумішей на основі метанолу;
- Координаційно-моніторингова митниця — спеціалізується на аналітичній роботі, створенні центрів компетенції для контролю за складними та ризиковими групами товарів, а також веде моніторинг митної інформації, зокрема з камер, сканерів і вагових комплексів

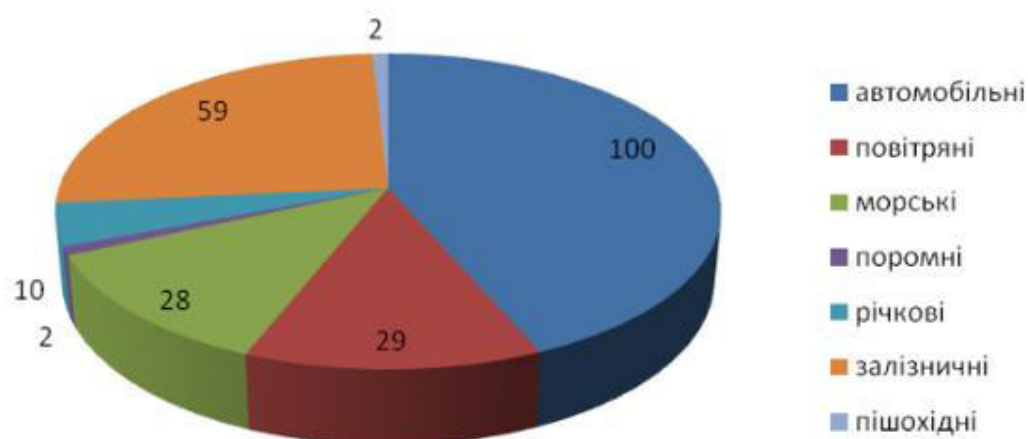
Спеціалізовані митні структури та організація митного контролю

- Для виконання окремих або комплексних функцій, що покладені на Державну митну службу України, створюються спеціалізовані підрозділи, які діють на всій митній території держави. До таких органів належать:
- Спеціалізована лабораторія з експертизи та досліджень, що займається проведенням аналізів і технічних досліджень;
- Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення, який відповідає за професійне навчання та роботу службових собак у митній справі.
- Ці органи мають статус юридичних осіб, володіють власним балансом і рахунками в казначейських установах, використовують печатку і бланки з Державним Гербом України та діють відповідно до Конституції, Митного кодексу України, інших нормативних документів, а також на підставі положень, затверджених наказами Держмитслужби. Створення, зміна структури або ліквідація таких органів — у компетенції Державної митної служби.

- Для забезпечення високого рівня підготовки кадрів та розвитку наукових підходів до митної діяльності створено:
- Університет митної справи та фінансів — єдиний вищий навчальний заклад, що спеціалізується на підготовці фахівців для Держмитслужби;
- Державний науково-дослідний інститут митної справи — наукова установа, що проводить фундаментальні й прикладні дослідження з питань митної політики, безпеки та економіки.
- Митні пости, зони митного контролю та пункти пропуску
- Митний пост — це структурна одиниця в складі митниці, яка відповідає за реалізацію завдань митного органу у визначеній зоні діяльності. Його статус і функції регламентуються спеціальним положенням, яке затверджується керівником митниці за погодженням із Держмитслужбою.
- Для належної організації митного контролю створюються зони митного контролю — у портах, аеропортах, на залізничних станціях, підприємствах, митних складах, вільних митних зонах та інших визначених місцях. Там відбувається перевірка товарів і транспорту, виявлення правопорушень і недопущення контрабанди.
- Пропуск через державний кордон України можливий тільки через спеціально визначені пункти пропуску або пункти контролю, які поділяються на:
 - Міжнародні — відкриті для громадян та транспортних засобів усіх країн;
 - Міждержавні — для громадян України й суміжних держав, а також транспортних засобів, що їм належать;
 - Місцеві — для жителів прикордонних районів України та суміжних держав із обмеженим доступом.
- Перевірка документів осіб, які перетинають кордон, здійснюється Державною прикордонною службою. Контроль транспортних засобів, вантажів та товарів здійснюється відповідно до чинного законодавства України та міжнародних угод.
- Процедура прикордонного контролю:
- При в'їзді до України — контроль документів проводиться перед іншими видами перевірок.
- При виїзді з України — контроль здійснюється після завершення всіх необхідних процедур.



Рис. 1. Кількість пунктів пропуску та пунктів контролю за категоріями



(Рис.1.3.)- типи пунктів пропуску залежно від рівня їх призначення (міжнародного, міждержавного чи місцевого).

1.2. Економічні засади митного регулювання в автомобільній галузі

На сучасному етапі економічного розвитку суспільство переживає період глобальної механізації, який триває вже кілька століть. Наслідком цього процесу стало те, що сьогодні більшість споживачів у різних країнах мають можливість володіти автомобілем. У результаті автомобільна промисловість за останні десятиліття стала одним із провідних секторів економіки багатьох країн.[16]

Автомобільна промисловість відіграє ключову роль у суспільному виробництві та загальному економічному розвитку держави, оскільки вона є значним

споживачем матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, а також одним із провідних виробників промислової продукції.

Автомобілі забезпечують високий рівень мобільності населення, підвищують ефективність праці та значною мірою впливають на сучасний спосіб життя. Наявність автомобіля є показником матеріального благополуччя як окремої особи (його власника), так і суспільства або держави загалом, оскільки демонструє рівень забезпеченості населення транспортними засобами.

Автомобільний ринок є одним із найбільш глобалізованих та динамічно зростаючих ринків у світі, що характеризується гострою конкуренцією. Вона обумовлена такими факторами, як зростання надлишкових виробничих потужностей в автомобільній галузі, збільшення кількості країн, які організовують власне виробництво автомобілів, та формування міжнародних автомобільних альянсів. Основними пріоритетами у цій сфері є створення сприятливих умов (законодавчих, політичних, інвестиційних) для збільшення обсягів виробництва і продажу автомобілів вітчизняного виробництва, запобігання ухиленню від сплати податків під час імпорту та реалізації автомобілів, а також запровадження ефективного митного регулювання авторинку з метою захисту економічних інтересів українських компаній і держави в цілому.[20]

Автомобільний ринок представляє собою комплекс фінансових відносин, пов'язаних із організацією виробництва та реалізації автотранспортних засобів, що характеризуються самостійністю учасників економічного процесу, комерційним характером взаємодії, конкуренцією між суб'єктами та формуванням економічних пропорцій під впливом цінової динаміки, конкуренції та співвідношення попиту і пропозиції.

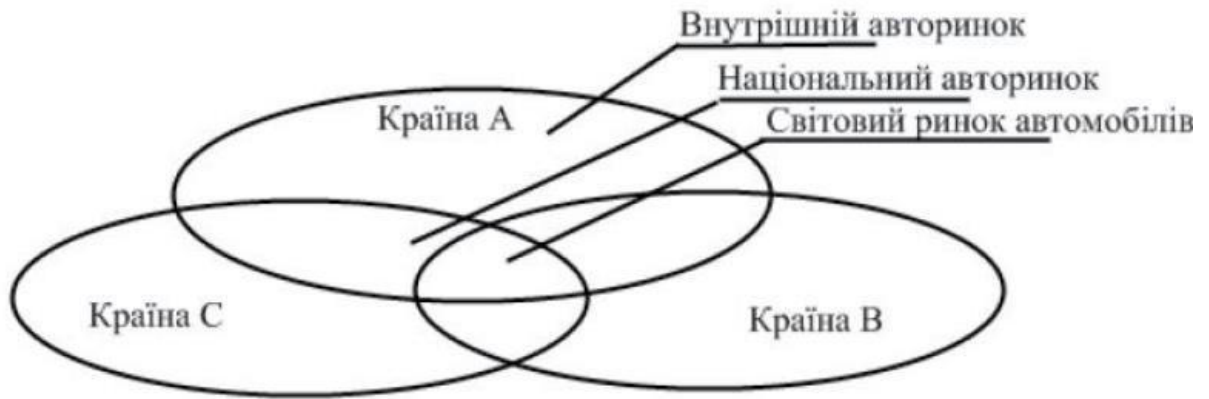
Основні функції авторинку включають:

1. **Регулюючу функцію** – встановлює необхідні пропорції відтворення через механізм ринкових законів, стимулює впровадження науково-технічних досягнень у виробництво автомобілів.
2. **Стимулюючу функцію** – мотивує виробників до зниження витрат, підвищення якості продукції та її споживчих характеристик.
3. **Розподільчу функцію** – забезпечує диференціацію доходів споживачів і виробників через механізм ціноутворення, що призводить до соціального розшарування суспільства.
4. **Інтеграційну функцію** – сприяє створенню єдиного економічного простору як на національному, так і на глобальному рівні.
5. **Алоційну функцію** – забезпечує оптимальне виробництво транспортних засобів за рахунок раціонального використання ресурсів.
6. **Інформаційну функцію** – надає достовірну інформацію про попит на транспортні засоби та їх якісні характеристики.
7. **Санаційну функцію** – очищує виробництво від економічно слабких підприємств.

Світовий автомобільний ринок включає внутрішні ринки країн, які формують національні автомобільні ринки та взаємодіють на основі міжнародного поділу праці, спеціалізації, кооперування та інтеграції виробництва й збуту.

Внутрішній ринок, у свою чергу, об'єднує внутрішню та зовнішню торгівлю країни, забезпечуючи вільний рух робочої сили та капіталу.

Таким чином, світовий автомобільний ринок – це сукупність національних автомобільних ринків та транснаціональних компаній, пов'язаних між собою глобальними економічними зв'язками та співпрацею у сфері виробництва і реалізації автомобілів.



(Рис. 1.4.) -Структуризація світового автомобільного ринку.

Отже, глобальний автомобільний ринок охоплює як регіональні ринки автомобілів, так і ринки країн, на яких діють найбільші транснаціональні автомобільні корпорації. Автомобільна промисловість значно впливає на технологічний прогрес і є більш надійним показником платоспроможності нації та рівня життя населення, ніж багато статистичних даних.[27]

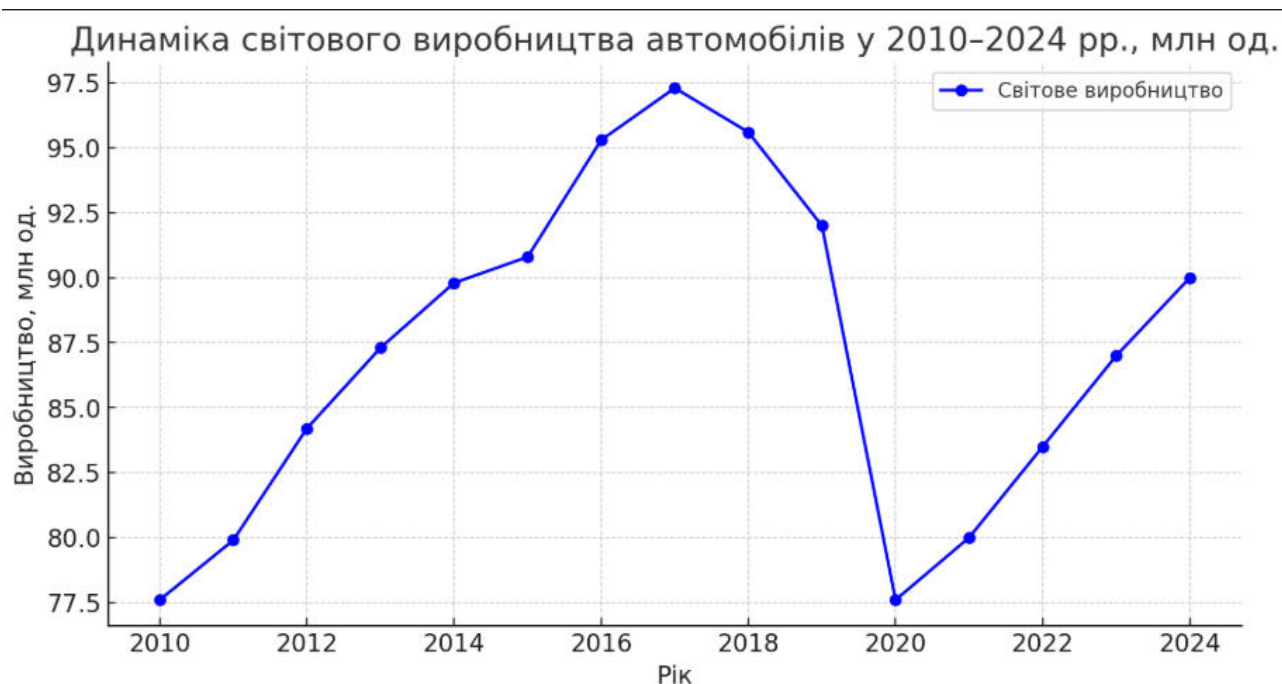
Світовий ринок легкових автомобілів можна представити у вигляді послідовного ланцюга: «автовиробник → імпортер → дилер → субдилер → експортер → кінцевий споживач». Цей ринок вирізняється складною багаторівневою системою дистрибуції, яка забезпечує рух автомобілів від виробника до покупця. У ланцюг постачання входять імпортери, які закупають транспортні засоби оптовими партіями, дилери, що реалізують їх оптом і частково в роздріб, субдилери — як проміжна ланка між дилерами та споживачами, а також експортери, які постачають готову продукцію безпосередньо до кінцевих клієнтів.

Кількість транспортних засобів у світі з кожним роком збільшується, проте через різні правила реєстрації транспортних засобів у різних країнах точно визначити їх кількість досить складно. За даними Міжнародної організації автомобільної промисловості (OICA), у 2015 році світовий автопарк легкових і комерційних транспортних засобів налічував 1 282 270 000 одиниць, з яких 947 080 000 були легковими автомобілями.[17]

У період з 2005 по 2015 рік світовий автомобільний ринок демонстрував тенденцію до зростання, частково завдяки поступовому зниженню вартості автомобілів (відносно середнього доходу). Для аналізу забезпеченості населення автомобілями використовується показник моторизації

(автомобілізації) – кількість автомобілів на 1000 жителів. У 2015 році середній світовий показник автомобілізації становив 182 автомобілі на 1000 осіб. Середній показник забезпеченості легковими автомобілями на 1000 жителів у Європейському Союзі (ЄС) у 2020 році досягав 569 автомобілів. Найвищий рівень автомобілізації серед країн ЄС спостерігався в Люксембурзі (694 автомобілі на 1000 жителів), тоді як найнижчий показник зафіксовано в Латвії (342 автомобілі на 1000 жителів).

У великих країнах, таких як Індія, Бразилія та Китай, частка автомобільної власності залишається невеликою, що свідчить про значний потенціал для подальшого розвитку автомобільної промисловості в цих регіонах.



(Рис. 1.5)

Діаграма динаміки світового виробництва автомобілів у 2010–2024 рр., млн од. Графік демонструє спад у 2020 році з подальшим поступовим відновленням у 2021–2024 рр. Прогнозоване зростання відображає поступове повернення обсягів виробництва до попереднього рівня.

Згідно з даними Міжнародної асоціації автовиробників (OICA), за перші дев'ять місяців 2024 року глобальне виробництво автомобілів становило 66,1 мільйона одиниць, що на 1% менше порівняно з таким самим періодом 2023 року.

Серед цього обсягу 47,5 мільйона одиниць припали на легкові автомобілі, що також на 1% менше, ніж у попередньому році. Легкі комерційні транспортні засоби склали 15,7 мільйона одиниць (зменшення на 2%), а вантажні автомобілі — 2,7 мільйона одиниць (зменшення на 1%).

Прогнозується, що за підсумками 2024 року світове виробництво автомобілів може досягти 93,5 мільйона одиниць, що на 10% більше, ніж у 2023 році.

Найбільшим виробником залишається Китай, який за перші дев'ять місяців 2024 року випустив понад 31 мільйон автомобілів, що на 3,7% більше, ніж за аналогічний період 2023 року.

(табл. 1.1).

Параметр	Кількість (млн одиниць)	Зміна порівняно з 2023 роком
Загальне виробництво автомобілів	66,1	-1%
Легкові автомобілі	47,5	-1%
Легкі комерційні авто	15,7	-2%
Великі вантажні автомобілі	2,7	-1%
Прогнозоване виробництво на 2024 рік	93,5	+10%
Виробництво в Китаї	31,0	+3,7%

Ця таблиця відображає виробництво автомобілів у світі за 2024 рік, зокрема за перші дев'ять місяців, а також прогноз на рік у цілому.

(табл. 1.2).

Світове виробництво автомобілів за регіонами у 2010–2024 рр., млн од.

Рік	Азія	Європа	Північна Америка	Південна Америка	Африка
2010	25,0	18,5	12,0	3,0	1,0
2011	26,0	19,0	12,5	3,2	1,1
2012	27,0	20,0	13,0	3,5	1,4
2013	28,0	20,0	13,5	5,0	1,3
2014	29,0	22,0	14,0	5,2	1,8
2015	29,0	23,0	15,0	5,0	1,7
2016	33,0	23,0	16,0	5,2	1,8
2017	33,0	26,0	16,0	5,4	1,9
2018	33,0	27,0	16,0	5,2	1,8
2019	34,0	28,0	16,0	5,0	1,7
2024*	35,0	29,0	16,5	5,4	1,2

Китай є світовим лідером з виробництва автомобілів, значно випереджаючи інші країни, з показником 25,2 млн автомобілів, виготовлених у 2020 році. На другому місці знаходяться США, де було вироблено 8,8 млн автомобілів у 2020

році. Японія займає третю позицію з 8,1 млн автомобілів, вироблених того ж року. Як видно з таблиці 1.3, протягом 2010-2020 років лідируючі країни з виробництва автомобілів не змінилися, але зменшився розрив між Німеччиною та Південною Кореєю (3,5 млн одиниць). Водночас виробництво автомобілів збільшилось в Індії, яка в 2018 році обігнала Південну Корею та Німеччину, ставши четвертим найбільшим виробником.[27]

Висновки до розділу 1

У цьому розділі розглянуті основні теоретичні підходи до митного регулювання та його впливу на автомобільний ринок. Митне регулювання, яке включає в себе систему тарифів, квот, ліцензій та інших митних обмежень, має суттєвий вплив на розвиток ринку автомобілів. Це впливає як на внутрішніх виробників, так і на імпорт, змінюючи ціни, доступність і різноманіття автотранспортних засобів для кінцевого споживача.

Митна політика є важливим інструментом державної економічної стратегії, оскільки вона може стимулювати розвиток національної автомобільної промисловості, одночасно контролюючи імпорт і збалансовуючи конкуренцію між місцевими і закордонними виробниками. Важливу роль у цьому процесі відіграють міжнародні угоди та правила, які встановлюють загальні принципи митного регулювання.

Таким чином, теоретичний аналіз митного регулювання показує, що правильна політика в цій сфері може сприяти не лише економічному розвитку, а й покращенню конкурентоспроможності національних виробників на міжнародних ринках. Однак, для досягнення максимального ефекту необхідно враховувати баланс між захистом внутрішнього ринку і стимулюванням імпорту, щоб забезпечити стійке та здорове економічне середовище для всіх учасників автомобільного ринку.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ ПІД ВПЛИВОМ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ

2.1. Аналіз обсягів імпорту та експорту автомобілів

Імпортозалежність є важливою характеристикою української економіки, що виявилася відразу після здобуття незалежності та переходу до ринкових відносин. З роками ситуація погіршилася, особливо в секторах, які мають потенціал для виробництва імпортозамінної продукції. У період з 2007 по 2017 рік в Україні спостерігалось швидше зростання імпорту порівняно з темпами збільшення валового виробництва. Наприклад, у 2006 році частка імпорту становила 17,3% кінцевого споживання, 61,3% проміжного споживання та 21,4% сукупного нагромадження, а в 2016 році ці показники змінилися на 61,7%, 26,2% і 12,1% відповідно. Зміни в структурі імпорту вказують на те, що частка імпортованих товарів у витратах на кінцеве споживання домогосподарств та інших секторів зростала.[29] Однак фактичний рівень імпортозалежності є ще вищим, оскільки 61% внутрішнього попиту задовольняється імпортними товарами проміжного споживання.

Зростання імпортозалежності посилюється через погіршення військово-політичної ситуації в країні, зменшення іноземних інвестицій, тінізацію бізнес-середовища та деформацію споживчих потреб. Окрім того, низька енергоефективність, зношеність основних фондів, занепад науки та неефективне використання бюджетних коштів також негативно впливають на економіку.

Проблему високої імпортозалежності неможливо вирішити лише за рахунок зниження собівартості продукції чи зменшення матеріало- та енергоємності виробництва. Продовження неефективної протекціоністської політики, яка часто підтримується великими бізнес-групами, погіршує конкурентне середовище. Наприклад, в автомобільному секторі продукція не відповідає вимогам якості та ціни, що ускладнює доступ до імпортних товарів вищої якості.[16]

Український ринок легкових автомобілів є яскравим прикладом імпортозалежності, де як споживачі, так і вітчизняні виробники сильно залежать від імпорту. В Україні є лише одне підприємство, яке виробляє легкові автомобілі відомого іноземного бренду, хоча країна займає шосте місце в Європі за кількістю населення і десяте за довжиною доріг. Парадоксально, що українська автомобільна промисловість майже зникла, незважаючи на державну підтримку та наявність великих автозаводів. Цей стан підтверджується статистичними даними про виробництво легкових автомобілів в Україні за період з 2013 по 2019 рік.

(табл 2.1)

Виробництво легкових автомобілів в Україні, 2013–2024 рр.

Рік	Виробництво легкових автомобілів (тис. одиниць)
2013	5,3
2014	25,7
2015	20
2016	18
2017	22
2018	25
2019	28
2020	15
2021	18
2022	10
2023	12
2024	14

Цікаво зауважити, що офіційні дані про виробництво легкових автомобілів в Україні залишаються засекреченими, навіть коли автомобільна промисловість

країни переживає період занепаду. Проте Українська асоціація автовиробників (Укравтопром) не приховує інформацію щодо обсягів виробництва і регулярно публікує щомісячні дані на своєму офіційному сайті. За інформацією, наведеного в табл. 2.2, протягом останніх семи років виробництво легкових автомобілів знизилося на 86%.

(табл. 2.2)

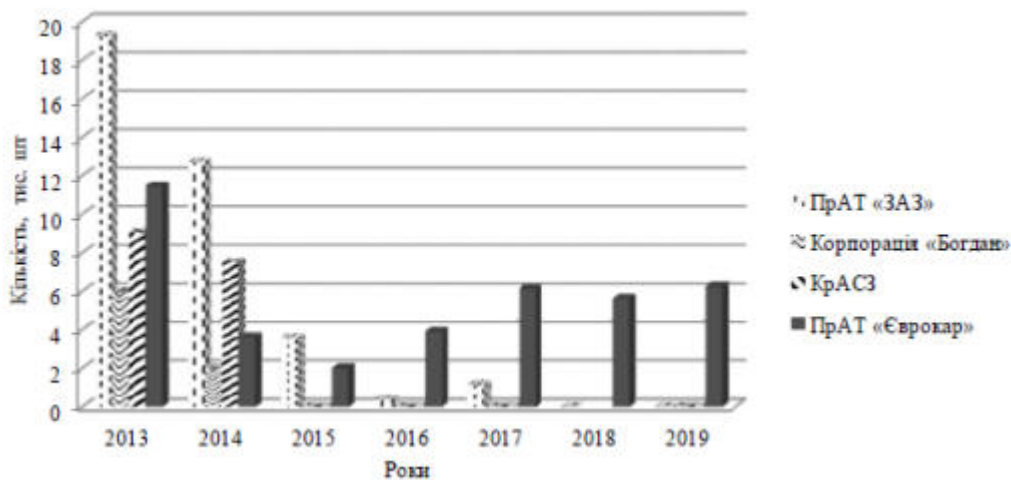
Динаміка ринку легкових автомобілів в Україні, 2013–2024 рр

Рік	Продажі нових легкових автомобілів (одиниць)
2013	275,000
2014	220,000
2015	150,000
2016	130,000
2017	140,000
2018	150,000
2019	160,000
2020	120,000
2021	130,000
2022	110,000
2023	140,000
2024	160,000

Таблиця, що відображає динаміку ринку нових легкових автомобілів в Україні за період з 2013 по 2024 роки. Дані за 2013–2022 роки ґрунтуються на статистиці Асоціації автовиробників України (Укравтопром), а дані за 2023–2024 роки — на доповідях Укравтопром за відповідні періоди.

Наприклад, завод ПАТ «Єврокар» є наразі єдиним підприємством в Україні, яке займається виробництвом легкових автомобілів, хоча і з мінімальним завантаженням, здійснюючи великоузлове складання моделей Skoda. Згідно з даними Асоціації автовиробників України, протягом аналізованого періоду виробництво легкових автомобілів в Україні здійснювали такі компанії: ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» (ЗАЗ), Корпорація «Богдан», Кременчуцький автоскладальний завод (КрАЗ) та ПАТ «Єврокар». На рис. 2.1 показано обсяги виробництва легкових автомобілів цими підприємствами у 2013-2024роках.[5] Компанія «Богдан» припинила виробництво легкових автомобілів ще у 2015 році. У тому ж році припинила діяльність ТОВ «Кременчуцький автоскладальний завод», що зробило 2014 рік останнім, коли функціонували всі чотири автомобільні компанії України. ЗАЗ, який був лідером за обсягами виробництва легкових автомобілів у 2013-2015 роках, випустив свій останній

легковий автомобіль у 2018 році, а у 2019 році легкові автомобілі виготовляв лише Eurocar.



(Рис. 2.1.) Динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні, 2013– 2019 рр.

Якщо розглянути ситуацію в більш широкому часовому контексті, то виробництво в автомобільній галузі демонструє тенденцію до зниження з 2011 року. У 2016 році виробництво легкових автомобілів досягло найнижчого рівня в історії України. Однак у 2017 році відбулося незначне покращення, яке було в дев'ять разів більшим за показники 2009 року та майже в 55 разів перевищило рівень 2008 року.[6]

На початку 2020 року ПАТ «ЗАЗ» припинив виробництво легкових автомобілів, з останнім випуском одиничного автомобіля в 2018 році. Це падіння тривало стабільно, і лише у 2011 та 2017 роках вдалося досягти покращення обсягів виробництва в порівнянні з попередніми роками (2010 та 2016 відповідно). Варто зазначити, що у 2017 році виробництво ПрАТ «ЗАЗ» скоротилося майже в 220 разів порівняно з 2008 роком. Незважаючи на те, що річна потужність «Богдану» складає 135 000 автомобілів, у 2011 році компанія випустила лише понад 20 000 автомобілів, встановивши рекорд — всього 1999 автомобілів за три роки. Того ж року ТОВ «Кременчуцький автоскладальний завод» було ліквідовано, а за час існування завод випустив понад 140 000 автомобілів. Початок світової фінансової кризи став вирішальним для Кременчуцького автоскладального заводу: у 2009 році обсяги виробництва впали в сім разів, і хоча підприємство відновило роботу, воно так і не змогло перевищити показники 2008 року.[7]

З 2016 року ПрАТ «Єврокар» став лідером української автомобільної промисловості завдяки успішній співпраці з європейськими компаніями, постійним інноваціям і інвестиціям у виробничі потужності. Наразі компанія активно розвивається і щороку збільшує обсяги виробництва легкових автомобілів. Протягом аналізованого періоду ПАТ «Єврокар» не демонстрував стабільного зростання: у 2013 році компанія випустила близько 11,5 тис. легкових автомобілів, але протягом наступних двох років цей показник

зменшився до 2 тис. одиниць. З 2016 року компанія наростила виробництво і вийшла на стабільний рівень річного виробництва в 6 тис. одиниць. В Україні існує великий прихований попит на автомобілі, що видно з постійного зростання кількості придбаних машин у 2013-2019 роках. Проте абсолютна невідповідність обсягів виробництва вітчизняного автопрому внутрішньому попиту (у 2019 році було вироблено лише 6 254 легкових автомобілів, а придбано 114 779) створює розрив, який заповнюється імпортом. Таким чином, українці, які бажають придбати автомобіль, змушені купувати іноземну продукцію, що сприяє збагаченню інших країн або витягуванню грошей за кордон для придбання вживаних авто. У будь-якому разі, кошти, зароблені в національній економіці, йдуть за межі країни, фінансуючи розвиток інших економік. З 2013 по 2020 рр. Україна імпортувала легкових автомобілів на суму 14,32 млрд доларів США, що становить 40% від бюджету України на 2018 рік.

(табл. 2.3).

Географічна структура та вартість імпорту легкових автомобілів в Україні

Країна	Кількість автомобілів (од.)	Митна вартість (млн \$)
Німеччина	53 557	168,7
США	40 793	211,2
Китай	30 491	138,2
Японія	26 523	133,6
Франція	14 660	81,7
Південна Корея	13 920	49,3
Словаччина	12 238	81,7
Велика Британія	11 420	59,6
Чехія	10 500	38,8
Мексика	9 991	42,0

Загалом, за період січень–жовтень 2024 року в Україну було імпортовано 265 тисяч легкових автомобілів на суму 3,6 мільярда доларів США, що на 4% більше за аналогічний період 2023 року.

Згідно з наведеними даними, в період з 2013 по 2019 рік європейські країни значно збільшили свою частку в імпорті легкових автомобілів в Україну, зайнявши стратегічну позицію, в той час як частка країн СНД зменшилася. Це зниження частки країн СНД в основному обумовлено введенням спеціальних мит на товари з Росії та регулярними митними заходами на імпорт автомобілів з Узбекистану. Також спостерігається зниження частки азійських країн, яка досягла 10,9% у 2019 році, порівняно з 2013 роком. Ці зміни частково пояснюються лобіюванням розмитнення «євроблях», більшість яких імпортується з США та Європи.[3]

У період з 2011 по 2016 рік спостерігалось уповільнення економічного зростання як в Україні, так і у світі. Проте, виробництво, продажі (реєстрації) та ціни на автомобілі зазнавали змін. У світі виробництво та продажі автомобілів зростали, а ціни знижувалися, тоді як в Україні виробництво та продажі скорочувалися, а ціни зростали. У той час, коли на світовому ринку спостерігався надлишок дешевих автомобілів, внутрішні ціни в Україні утримувалися на високому рівні завдяки ввізному миті, акцизам та ПДВ. Введення цих трьох податків, а також додаткового імпортного збору в 2015-2017 роках, дозволило захистити вітчизняного виробника та унеможливити покупку автомобіля для особистого користування за цінами, навіть європейськими.

2022 рік став найбільш складним для української економіки з моменту незалежності, але ринок автомобілів витримав усі труднощі: війну, девальвацію, логістичні та енергетичні проблеми. Він навіть продемонстрував нові тенденції розвитку. З початку року до 1 грудня в Україні було куплено 642 300 вживаних автомобілів, а також ввезено ще 378 000 автомобілів з-за кордону. За підсумками року, кількість угод з купівлі-продажу вживаних автомобілів перевищила 1,1 млн. Динаміку імпорту вживаних легкових автомобілів в Україну в 2017-2020 роках .

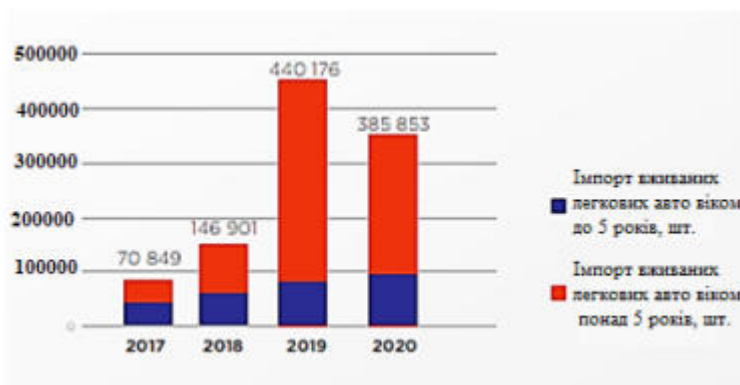


Рис. 2.2. Динаміка імпорту вживаних легкових автомобілів в Україні у 2017–2020 рр.

Пандемія коронавірусу також мала значний вплив на автомобільний ринок України. На початку 2022 року карантин ще був чинним, що спричинило економічну кризу та дефіцит автомобілів за кордоном. Військове вторгнення Росії в Україну поставило під загрозу життя людей, і основною метою стало не придбання нового автомобіля, а забезпечення безпеки для себе та своїх близьких. Водночас, транспортні засоби стали надзвичайно важливими. Українці почали купувати автомобілі для того, щоб переміщати себе та свої родини в безпечніші місця. У цей період не було часу для ретельного вибору автомобіля, тому покупки відбувалися швидко, навіть за умов тимчасового закриття сервісних центрів. За цей час понад мільйон автомобілів було виведено з експлуатації, більша частина з яких була відправлена за кордон. Закриття портів зменшило імпорт автомобілів з США, що ускладнило та здорожчало доставку. [1] Проте з часом ситуація стабілізувалася, і були створені

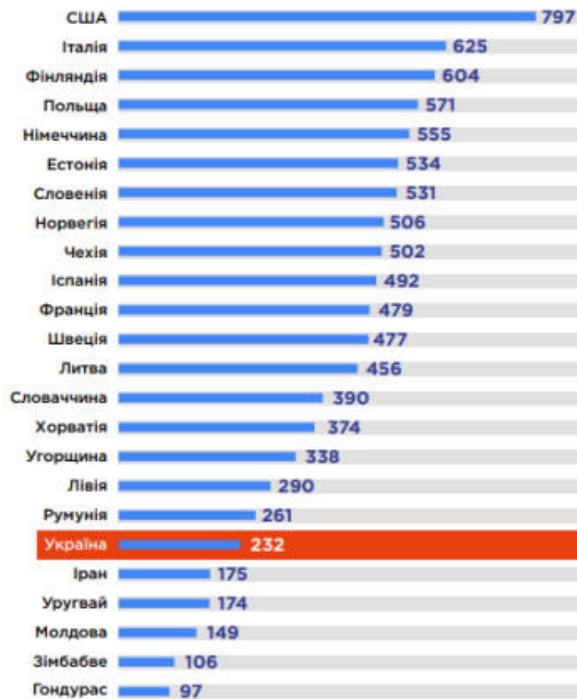
нові логістичні маршрути через європейські порти. Оскільки більшість українців отримує доходи в гривнях, ціни на автомобілі залишалися майже незмінними. Через зміни обмінного курсу, що відбувалися двічі протягом року, купівельна спроможність знизилася, і автомобілі стали менш доступними. Рішення уряду щодо запровадження нульового мита допомогло відновити автомобільний ринок і задовольнити попит на автомобілі найпопулярнішої та найдоступнішої категорії (до 5 000 доларів США). Протягом трьох місяців дії цього закону автопарк України поповнився більш ніж на 200 000 автомобілів, 78% з яких потрапили до цінової категорії до 5 000 доларів США. Однак відновлення митних платежів призвело до значного скорочення імпорту автомобілів з-за кордону.

З початку пандемії в 2020 році на світовому ринку спостерігається дефіцит нових автомобілів через призупинення виробництва. Щоб придбати нове авто без тривалих очікувань, багато європейців почали обирати вживані автомобілі, що призвело до подорожчання вживаних машин і зменшення їх доступності для українців. З поверненням високих митних зборів деякі моделі вживаних автомобілів почали продаватися в Україні за ціною нижчою, ніж за кордоном. Не менш важливою подією стало запровадження нового алгоритму перереєстрації автомобілів через мобільний додаток «Дія», що стало важливим кроком у діджиталізації автомобільного ринку. Хоча процес перереєстрації має певні обмеження, це значно спрощує і прискорює процедуру для громадян.

Незважаючи на складні умови минулого року, показники мобільності на автомобільному ринку залишаються позитивними. Автопром працює, податки сплачуються, а робочі місця зберігаються. Однак, з огляду на низький рівень автомобільного парку в Україні, що становить лише 232 автомобілі на 1000 осіб, для досягнення середньоєвропейського рівня Україні необхідно імпортувати ще 15 мільйонів автомобілів. Враховуючи поточні обсяги імпорту, це може зайняти до 40 років.

Якщо ситуація залишатиметься стабільною, у 2023 році ринок автомобілів в Україні може демонструвати обсяги транзакцій від 50 000 до 100 000 одиниць на місяць. Більшість автомобілів (70-80%) будуть придбані на внутрішньому

ринку, якщо не буде змін у податковому режимі для імпортованих автомобілів.



(Рис. 2.3.) Кількість авто на 1000 жителів у деяких країнах світу.

Щомісяця в Україну імпортується від 10 000 до 20 000 автомобілів, і ця цифра може збільшитися лише за умови зниження тарифів.

- Європейський Союз залишатиметься основним постачальником вживаних автомобілів. Частка імпорту з США у загальному обсязі залишиться на рівні 25-35%, але ціни будуть вищими, і в основному ввозитимуться автомобілі віком до п'яти років.
- Ринок нових автомобілів буде зростати помірно. Продажі нових авто, ймовірно, залишатимуться на рівні 3-5 тисяч одиниць на місяць.

Не можна не відзначити, що український автомобільний ринок має прихований потенціал у регіонах, де активність знизилася через війну. Важливо, що навіть у складні часи українці продовжують купувати та продавати автомобілі.

Наприклад, з початку повномасштабного вторгнення до 1 грудня сервісні центри зафіксували 939 перепродажів, 64 вживаних авто і 7 нових у Донецькій області, а також 1 253 перепродажі, 458 вживаних авто і 35 нових у Херсонській області. З відновленням цих та інших постраждалих регіонів попит на автомобілі буде високим.[23]

Вибір автомобіля в основному залежить від купівельної спроможності, і, оскільки в 2023 році навряд чи відбудеться суттєве зростання цієї спроможності, більшість вживаних автомобілів будуть придбані за типовою ціною структурою.

Науковці стверджують, що в 2022 році серед найпопулярніших марок вживаних автомобілів в Україні (у межах бюджету до 5 000 доларів) були:

1. Volkswagen Golf – \$4 219;
2. Daewoo Lanos-Sens – \$2 408;

3. BMW 5-series – \$4 517;
4. BMW 3-series – \$4 687;
5. Skoda Octavia – \$6 209;
6. Opel Vectra – \$1 794;
7. Volkswagen Passat sedan – \$5 550;
8. Audi A6 – \$4 700;
9. Opel Astra – \$5 029;
10. Volkswagen Passat Variant – \$5 164.

У січні 2023 року українці придбали або зареєстрували близько 3 000 нових автомобілів. У порівнянні з минулим роком кількість реєстрацій нових автомобілів у січні зменшилася на 44%, а відносно попереднього місяця – на 23%. В ТОП-10 найпопулярніших нових моделей у січні 2023 року потрапили:

1. Renault Duster – 177 одиниць;
2. Toyota Land Cruiser Prado – 157 одиниць;
3. Suzuki Vitara – 152 одиниці;
4. Volkswagen ID.4 – 130 одиниць;
5. KIA Sportage – 123 одиниці;
6. Toyota RAV-4 – 108 одиниць;
7. Mercedes-Benz GLE – 97 одиниць;
8. Hyundai Tucson – 85 одиниць;
9. BMW X5 – 83 одиниці;
10. Toyota Corolla – 77 одиниць.

Отже, можна зробити висновок, що ринок легкових автомобілів в Україні перебуває в складній ситуації. Більша частина попиту задовольняється за рахунок імпорту готових автомобілів. Водночас імпорт вживаних автомобілів стимулює український ринок і сприяє загальному збільшенню виробничих потужностей. Зростання ринку відбулося переважно за рахунок збільшення імпорту вживаних автомобілів старше п'яти років, хоча продажі вживаних авто віком до п'яти років також зросли. Це свідчить про те, що зростання в одному сегменті ринку стимулює розвиток інших і сприяє загальному зростанню ринку. При цьому імпорт автомобілів старше п'яти років не має негативного впливу на продажі нових авто (до п'яти років).[7]

2.2. Вплив митних тарифів і нетарифних обмежень на ринок

Зовнішньоекономічна діяльність у ринковій економіці є важливим сектором держави, але може стати інструментом ослаблення національної економіки. Головною проблемою є пошук «золотої» середини між адміністративним контролем і вільними економічними відносинами з міжнародними партнерами, орієнтуючись на національний інтерес. Питання розвитку зовнішньої торгівлі активно обговорюється вже понад три століття і залишається в центрі уваги урядів і вчених. У жодній країні не дозволяють собі не регулювати зовнішньоекономічну діяльність.

Митний тариф є ключовим інструментом митно-тарифного регулювання експортно-імпортних операцій, оскільки він підвищує ціну імпортних товарів на внутрішньому ринку, що дозволяє національним виробникам підвищувати ціни на вітчизняні товари та отримувати додатковий прибуток.[14]

Митне регулювання охоплює питання встановлення мит, податків та організації контролю за переміщенням товарів через митний кордон України (ст. 1 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 року № 959-ХІІ).

Методи митно-тарифного регулювання діляться на тарифні (містять митні тарифи) і нетарифні (квоти, ліцензії, субсидії, демпінг тощо). Тарифні методи є економічними, і діють через ринкові механізми, зокрема, сприяючи здешевленню експорту та подорожчання імпорту, що впливає на фінансові результати учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Нетарифне регулювання — це комплекс обмежувальних заходів, які перешкоджають проникненню іноземних товарів на внутрішній ринок країни.[8]

Основною метою тарифного регулювання є:

1. Покращення конкурентних умов на імпортному ринку;
2. Захист національної промисловості, здоров'я населення, охорона навколишнього середовища, моралі, релігії та національної безпеки.

Управління митною діяльністю в Україні здійснюють органи влади, а спеціалізованим органом є Міністерство доходів і зборів України, яке приймає нормативні акти в цій сфері.

Функції органів доходів і зборів включають: фіскальну, регулятивну, правову, статистичну, контрольну в галузі митних та валютних відносин, а також законодавчу.

Фіскальна функція полягає у нарахуванні митних платежів та їх перерахуванні до Державного бюджету. Регулятивна функція полягає в створенні економічних стимулів чи обмежень для торгівлі з іншими країнами.

Правова функція передбачає спільну роботу з правоохоронними органами для запобігання незаконному вивезенню національних культурних цінностей і боротьбу з контрабандою. Статистична функція полягає у зборі та обробці даних про зовнішньоторговельні операції. Законодавча функція полягає в прийнятті нормативно-правових актів щодо митної справи та контролю за дотриманням митних правил. Функція валютного регулювання відповідає за валютний контроль, що забезпечує економічну безпеку країни через контроль за поверненням валютної виручки від експортних угод та імпортних бартерних контрактів.

Митний тариф України — це упорядкований перелік ставок ввізного мита, який застосовується до товарів, що ввозяться на митну територію України, відповідно до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Цей механізм використовують всі країни світу. В загальному, ввізне та вивізне мито є податками на товари, які перетинають митний кордон. Система ставок митного тарифу є єдиною для всіх учасників, незалежно від форми

власності. Ставки митного тарифу визначаються Верховною Радою України шляхом ухвалення законів.

У вузькому значенні митний тариф — це систематизований список ставок мита, що стягуються під час проходження товарів через митний кордон держави, що встановила цей тариф, або групи країн, які об'єднали свої митні території в рамках митного союзу за міжнародними угодами.

У більш широкому розумінні митний тариф часто використовується як інструмент торговельної політики та державного регулювання внутрішнього ринку країни у контексті її взаємодії з міжнародною торгівлею. Таким чином, митний тариф не є лише конкретною ставкою для окремих товарів, а є засобом регулювання зовнішньої торгівлі, що визначається як «тарифне» регулювання. Згідно з Законом України «Про Митний тариф України» від 5 квітня 2001 року № 2371-III, митний тариф України — це систематизований перелік ставок ввізного мита, застосовуваних до товарів, що ввозяться на митну територію України.[10]

Класифікація товарів (Стаття 69 МК України)

Під час декларування товари підлягають класифікації, і для кожного товару визначаються коди згідно з класифікаційними групами, зазначеними в УКТ ЗЕД. Органи доходів і зборів здійснюють контроль за правильністю класифікації товарів під час митного оформлення відповідно до УКТ ЗЕД.

На вимогу митного органу декларант або уповноважена особа повинні надати всю необхідну інформацію для підтвердження заявлених кодів товарів, а також зразки товарів чи технічну документацію.

У разі виявлення порушень правил класифікації товарів, митний орган має право самостійно класифікувати товари. Складний випадок класифікації виникає, коли під час перевірки коду товару виникають розбіжності щодо тлумачення УКТ ЗЕД, що вимагає додаткової інформації чи спеціальних знань. Штрафи та санкції за несплату митних платежів або інші порушення, пов'язані з неправильною класифікацією товарів, застосовуються лише у разі, якщо митне рішення було прийнято на основі недостовірної інформації або ненадання всієї необхідної інформації. Рішення органів доходів і зборів щодо класифікації товарів є обов'язковими і публікуються у встановленому законодавством порядку. У разі незгоди з рішенням, декларант має право оскаржити його в порядку, визначеному Митним кодексом України.

Висновки інших органів щодо класифікації товарів мають лише інформаційний або довідковий характер.

Стаття 271 Митного кодексу України визначає мито та його категорії. Мито є загальнодержавним податком, що встановлюється Податковим кодексом України та Митним кодексом, який обчислюється і сплачується відповідно до цих законодавчих актів, а також міжнародних угод, на які надано згоду Верховною Радою України.

Мито як податок та його різновиди встановлюються виключно законами. Воно розглядається як обов'язковий платіж, що стягується митними органами при ввезенні чи вивезенні товарів через митний кордон України. Цей платіж є невід'ємною частиною митної процедури.

Оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон України, визначається Митним кодексом України (від 13.03.2012 № 4495-VI) та міжнародними договорами, на обов'язковість яких надано згоду Верховною Радою України.

Особливі види мита регулюються окремими законами України, зокрема, "Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту", "Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту", "Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну".

В Україні застосовуються такі види мита:

1. Ввізне мито.
2. Вивізне мито.
3. Сезонне мито.
4. Особливі види мита: спеціальне, антидемпінгове, компенсаційне.

Ввізне мито стягується на товари, що ввозяться на митну територію України. Зміна ставок ввізного мита здійснюється Верховною Радою України через прийняття законів.

Вивізне мито встановлюється для товарів, що вивозяться з України.

Сезонне мито може бути застосоване до окремих товарів на період від 60 до 120 календарних днів.

Особливі види мита застосовуються для захисту економічних інтересів України в разі ввезення товарів, що можуть завдати шкоди національним виробникам.

Це мито включає спеціальне, антидемпінгове та компенсаційне мито, які вводяться за рішенням Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі.

Обов'язок сплати мита покладається на особу, яка здійснює ввезення або вивезення товарів, а також на тих, хто отримує товари в міжнародних поштових чи експрес-відправленнях.

Згідно зі статтею 277 Митного кодексу України, об'єктами оподаткування митом є товари, митна вартість яких перевищує 100 євро, а також товари, що переміщуються через митний кордон України громадянами.

Мито може стягуватися за різними ставками:

1. Адвалерна (у відсотках).
2. Специфічна (у грошовому вираженні на одиницю товару).
3. Комбінована (поєднання адвалерної та специфічної ставки).

Митний кодекс дозволяє застосування тарифних пільг, зокрема звільнення від мита або зниження ставок для товарів з країн, з якими укладено відповідні міжнародні угоди.

Товари, що ввозяться або вивозяться в межах міжнародних технічних угод, також можуть бути звільнені від мита за певних умов, визначених законодавством.

Роль мита в економіці включає:

- Підвищення вартості товарів через мито.
- Сприяння внутрішній зайнятості.
- Підтримка розвитку окремих галузей економіки.
- Наповнення державного бюджету.
- Захист від демпінгу.

Торговельно-політична роль мита полягає в захисті національних виробників від конкуренції з іноземними товарами, зміцненні обороноздатності країни,

стабільності економіки та використанні мита як інструменту тиску на іноземних конкурентів для досягнення певних поступок.

Нетарифні методи регулювання включають широкий спектр адміністративних, фінансових, кредитних, технічних та інших заходів, які обмежують імпорт та експорт товарів і послуг.[16]

Це можуть бути ліцензування, квотування, введення невиннованих стандартів якості продукції, бюрократичні труднощі в митних процедурах тощо. Основною характеристикою нетарифних заходів є те, що вони застосовуються органами державної влади і не обов'язково залежать від міжнародних зобов'язань країни. Тому їхній обсяг і методи застосування визначаються національними органами влади та правилами.

На даний момент немає єдиної класифікації нетарифних обмежень, але найбільш широко застосовується класифікація, розроблена Секретаріатом ГАТТ. Вона передбачає п'ять основних груп регуляторів:

1. участь держави у зовнішній торгівлі (субсидії, державні закупівлі, державна торгівля);
2. митні та адміністративні процедури (антидемпінгове мито, оцінка митної вартості, митні формальності);
3. стандарти та вимоги, що стосуються здоров'я, безпеки та технічних норм (санітарні вимоги, стандарти упаковки та маркування);
4. обмеження в механізмі платежів (імпорتنі депозити, прикордонні податки);
5. кількісні обмеження імпорту та експорту.

Ефективність застосування нетарифних заходів можна виміряти за допомогою таких індексів: індекс частоти, індекс покриття торгівлі, індекс впливу на ціни.

1. Індекс частоти відображає частку тарифних позицій, на які поширюються нетарифні обмеження.
2. Індекс покриття торгівлі визначає вартісну частку експортних та імпорتنих товарів, на які впливають нетарифні обмеження.
3. Індекс впливу на ціни порівнює ціни на товари, які підпадають під нетарифне регулювання, з цінами на світовому ринку.

Серед нетарифних заходів можна виділити:

1. Заборони імпорту та експорту (відкриті, часткові або умовні).
2. Кількісні обмеження (квотування, ліцензування).
3. Добровільні обмеження експорту, які є неофіційними угодами між країнами.
4. Антидемпінгові заходи, що включають адміністративні та судові претензії проти експортерів за занижені ціни.
5. Технічні бар'єри, які виникають через невідповідність товарам національним стандартам.
6. Заходи, пов'язані з митними формальностями, такі як митні збори і платежі за обробку документів.
7. Імпорتنі депозити, що підвищують витрати на імпорт товарів.

Ці методи застосовуються країнами для контролю за зовнішньою торгівлею, протекціонізму та виконання міжнародних зобов'язань.

Процедура реєстрації зовнішньоекономічних контрактів

Згідно з Законом України від 16.04.91 № 959-ХІІ "Про зовнішньоекономічну діяльність" та з метою упорядкування прийому і обробки матеріалів, поданих до Міністерства економіки України суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності для отримання дозвільних документів, а також відповідно до Положення «Про порядок роботи Міністерства економіки України з матеріалами, поданими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності для отримання дозвільних документів», затвердженого наказом Міністерства економіки України від 27 січня 2007 р. № 14 (у редакції наказу від 28 жовтня 2009 р. № 1194), відділ забезпечення нетарифного регулювання департаменту державного контролю та регулювання зовнішньоекономічної діяльності Міністерства економіки України здійснює приймання матеріалів для отримання дозвільних документів та їх видачу відповідно до графіка.

Під час прийому матеріалів здійснюється їх перевірка на комплектність, і на кожному аркуші прийнятих документів ставиться дата приймання та вхідний номер, засвідчений особистим номерним штампом відповідальної особи.

Реєстрація матеріалів проводиться у спеціальних журналах обліку вхідних документів, зокрема ведеться окремий журнал для обліку заяв на оформлення карток реєстрації-обліку зовнішньоекономічних договорів.

Процедура видачі ліцензій на імпорту, експорту спирту, алкогольних напоїв та тютюнових виробів.[9]

Основи державної політики щодо регулювання виробництва, експорту, імпорту та обігу алкогольних напоїв, алкогольних напоїв та тютюнових виробів встановлені Законом України № 15919 від 15915 року «Про державне регулювання виробництва та обігу етилового спирту, коньячного та плодового спирту, алкогольних напоїв та тютюнових виробів».

Система ліцензування Служби експортного контролю

Згідно з Положенням про Державну службу експортного контролю України, затвердженим Указом Президента України від 8 квітня 2011 року № 448, Державна служба експортного контролю є центральним органом виконавчої влади, а її діяльність координується Кабінетом Міністрів України через Міністра економічного розвитку і торгівлі.

Державна служба експортного контролю України розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавства у своїй сфері та подає їх на розгляд Президента України та Кабінету Міністрів.

Сертифікація товарів, що імпортуються в Україну

Митне оформлення товарів, що підлягають обов'язковій сертифікації, здійснюється відповідно до Правил митного оформлення товарів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 року № 446.

Система ліцензування державних органів, що здійснюють різні види контролю
Стаття 39 Закону України «Про забезпечення санітарного та епідеміологічного благополуччя населення» визначає діяльність органів санітарно-епідеміологічного нагляду щодо здійснення контролю за дотриманням санітарного законодавства з метою охорони здоров'я громадян.

Реєстрація лікарських засобів, медичних виробів та харчових добавок

Відповідно до статті 9 Закону України «Про лікарські засоби», використання лікарських засобів в Україні дозволяється лише після їх державної реєстрації, яка здійснюється на підставі заяви, поданої до Міністерства охорони здоров'я України.

Здійснення державного аналітичного контролю

Державний аналітичний контроль здійснюється Державною аналітичною службою України, яка є центральним органом виконавчої влади, координуваним Кабінетом Міністрів України через Міністра фінансів України для реалізації державної політики у сфері аналітичного контролю.

Висновки до розділу 2

Значний вплив митної політики на автомобільний ринок: Митна політика є одним із основних факторів, що впливають на розвиток автомобільного ринку в Україні. Зміни в митних ставках, наявність або відсутність митних пільг і регулювання імпорту автомобілів безпосередньо впливають на ціноутворення та доступність автомобілів для кінцевих споживачів.

Зміни у митних тарифах: Підвищення митних ставок на імпорт автомобілів має негативний вплив на ринок, обмежуючи доступність іноземних автомобілів та збільшуючи витрати на їх придбання. Однак, зниження митних зборів, в свою чергу, стимулює попит на імпортовані автомобілі та покращує доступність нових моделей для споживачів.

Неефективність митних процедур: Надмірна бюрократія та складність митних процедур створюють додаткові труднощі для імпортерів, що може призвести до затримок на ринку та збільшення витрат. Водночас покращення митної інфраструктури та скорочення термінів митного оформлення можуть сприяти розвитку ринку.

Вплив на розвиток вітчизняного виробництва: Митна політика може впливати на конкурентоспроможність вітчизняних виробників. Введення тарифів на імпортовані автомобілі може дати змогу українським підприємствам збільшити свою частку на ринку. Однак, наявність державних дотацій та пільг для іноземних виробників може негативно позначитися на вітчизняному виробництві.

Екологічні аспекти: Митна політика також враховує екологічні вимоги до автомобілів, що імпортуються в Україну. Введення стандартів на викиди та екологічні норми підвищує вартість імпортованих автомобілів, що може вплинути на попит на певні моделі, зокрема старі та малокомплектні автомобілі, що не відповідають новим екологічним вимогам.

Митні пільги та інвестиції: Митні пільги для певних категорій автомобілів (наприклад, електричних чи екологічно чистих) можуть стимулювати розвиток таких сегментів ринку, сприяючи розвитку інвестицій у нові технології та зниженню шкідливих викидів. Проте, для цього потрібна чітка та стабільна митна політика, яка б заохочувала довгострокові інвестиції.

Тенденції та прогнози: В умовах постійних змін митної політики автомобільний ринок демонструє певну нестабільність, що створює труднощі для прогнозування розвитку галузі. Однак, збільшення митної

прозорості, гармонізація стандартів з Європейським Союзом та сприятливі умови для розвитку нових моделей можуть стати рушійними силами для розвитку ринку в довгостроковій перспективі.

Отже, митна політика має ключове значення для розвитку автомобільного ринку в Україні. Для досягнення сталого зростання та стабільності необхідно дотримуватись збалансованого підходу в регулюванні імпорту, стимулюванні внутрішнього виробництва та забезпеченні екологічних стандартів.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ

3.1 Рекомендації щодо адаптації митного регулювання до міжнародних стандартів.

Згідно з чинною моделлю, при вивезенні транспортного засобу сплачуються митні платежі, зокрема: акцизний податок, що надходить до спеціального фонду Державного бюджету України; ввізне мито, яке також спрямовується до цього фонду; ПДВ, що зараховується до загального фонду Державного бюджету України; та збір на обов'язкове державне пенсійне страхування, який сплачується при першій державній реєстрації до загального фонду. Таким чином, громадяни зобов'язані сплачувати чотири окремі податки та збори під час митного оформлення та реєстрації транспортних засобів, що, на думку авторів законопроекту 7466, створює зайву бюрократичну процедуру, яка є складною для розуміння та обтяжливою для громадян.[10]

Для вирішення цієї проблеми у Верховній Раді України було зареєстровано два законопроекти — № 7466 та № 7468. Перший законопроект пропонує новий механізм розрахунку податкових платежів для імпортованих автомобілів, а другий передбачає митне оформлення через Єдиний державний веб-портал електронних сервісів.

Оскільки одним із завдань держави є спрощення процедур та полегшення доступу громадян до послуг, пропонується вдосконалити та спростити існуючі процедури оподаткування при розмитненні транспортних засобів через запровадження нової формули, яка не враховуватиме вартість транспортного засобу. Формула буде базуватися на віці автомобіля, об'ємі та типі двигуна, а також на його ексклюзивності. У такому разі власники транспортних засобів сплачуватимуть лише акцизний податок та ПДВ.

Одним з основних аргументів для запровадження цього підходу є усунення можливості маніпулювання вартістю автомобіля та зменшення корупційних ризиків на митниці при визначенні митної вартості транспортного засобу, від якої залежить розмір податків і зборів. Зокрема, нова модель дозволяє ліквідувати схеми з:

- врахування неіснуючих пошкоджень або поломок автомобіля;
- зміни модифікації транспортного засобу;
- підробки договорів купівлі-продажу (купчі, інвойсів);
- маніпулювання показниками одометру (штучне зменшення або збільшення пробігу автомобіля).

Також протягом наступних п'яти років після впровадження нового підходу вартість розмитнення транспортних засобів буде поступово знижуватись на 30%. Проект Закону передбачає зміни до Податкового кодексу України, згідно з якими для легкових автомобілів буде встановлена ставка податку (Ставка), яка розраховуватиметься за формулою:

Ставка = Ставка базова * К,

де Ставка базова визначається в залежності від кількості повних календарних років від року виробництва автомобіля до року визначення ставки податку, у євро за одиницю транспортного засобу.[4]

(табл 3.1)

Базова ставка при розмитненні легкових автомобілів відповідно до законопроекту 7466

Кількість років, що минула з року виготовлення транспортного засобу	Ставка базова
0	1,54
1	1,33
2	1,16
3	1,09
4	1,02
5	0,95
6	0,70
7	0,63
8	0,60
9	0,56
10	0,53
11	0,70
12	0,70
13	0,70
14	0,70
15+	0,70

К – коефіцієнт, що обчислюється за наступною формулою: $K = K_o * K_t * K_{ек}$, де:

- **К_о** – коефіцієнт об'єму двигуна, який визначається як об'єм циліндрів двигуна внутрішнього згоряння конкретного транспортного засобу в кубічних сантиметрах;
- **К_т** – коефіцієнт типу двигуна, що дорівнює:
 - для транспортних засобів з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом, а також іншими типами двигунів – 1;
 - для транспортних засобів з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизель або напівдизель) – 1,2;

- для транспортних засобів з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням або з дизельним двигуном, а також з електричним двигуном (одним чи кількома) – 0,5;
- **Кек** – коефіцієнт ексклюзивності, який застосовується тільки до транспортних засобів, що підлягають оподаткуванню відповідно до підпункту 267.2.1 пункту 267.2 статті 267 Податкового кодексу України, і дорівнює 2. Для автомобілів, що не є об'єктами оподаткування за цим підпунктом, Кек дорівнює 1.

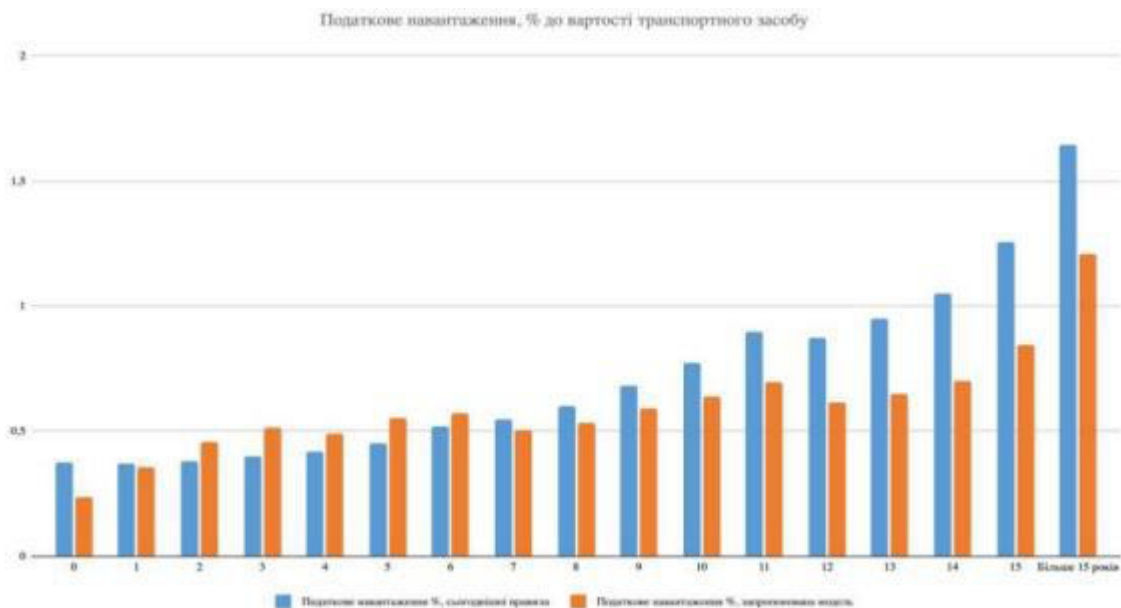
Податок на додану вартість розраховується за такою формулою: **Ставка * 3,5 * 20%**.

Акцизний податок обчислюється за такою формулою: **Ставка / 2**.

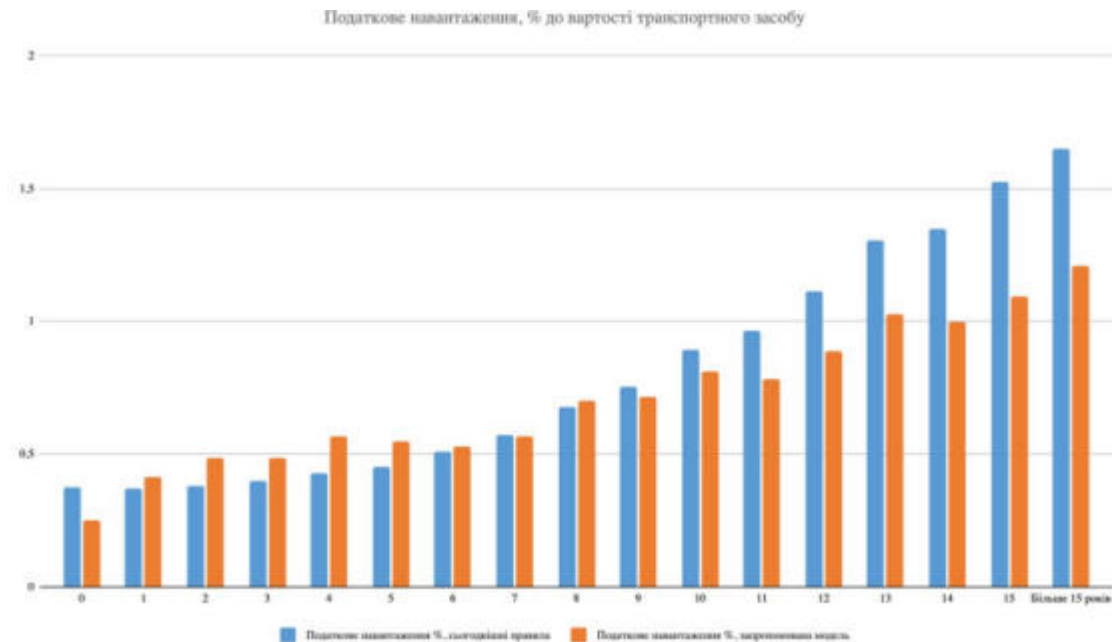
Законопроект також передбачає зміну кодів товарних позицій згідно з УКТ ЗЕД для транспортних засобів, оснащених тільки електричними двигунами (одним або кількома), через набрання чинності нового Закону України «Про Митний тариф України», що звільняє ці транспортні засоби від сплати ПДВ та акцизного податку.

Проведений аналіз статистичних даних, наданих Державною митною службою України щодо вартості розмитнення легкових автомобілів в залежності від кількості років з моменту виготовлення, дозволяє побудувати зміну сукупного податкового навантаження за діючими правилами та за новою моделлю:

1. порівняно з 2019 роком:



(Рис. 3.1.) Зміна сукупного податкового навантаження залежно від к-ті років за сьогоденніми правилами (2019 р.) та запропонованою моделлю.



(Рис. 3.2)

2. у порівнянні зі 2020 роком:

. Зміна сукупного податкового навантаження залежно від к-ті років за сьогоднішніми правилами (2020 р.) та запропонованою моделлю.

Джерело:

Згідно з аналізом Всеукраїнської асоціації автоімпортерів і дилерів, новий підхід до оподаткування та митного оформлення легкових автомобілів при їх ввезенні в Україну сприятиме збільшенню імпорту автомобілів віком 5-15 років. Це пов'язано з тим, що запропонований розмір базової ставки акцизного податку буде зменшуватись пропорційно до віку автомобіля, тобто старші автомобілі обкладатимуться меншим податком.[12]

Асоціація вважає, що запропонована модель податкових і митних платежів порушує норми СОТ щодо імплементації європейського законодавства щодо визначення митної вартості, яка є основою для нарахування ПДВ при ввезенні. Окрім того, зазначається, що цей механізм не відповідає екологічним стандартам. Також скасування пенсійного збору при першій реєстрації автомобіля призведе до зниження доходів державного бюджету України.

Такий підхід може негативно вплинути на офіційних імпортерів та дилерів, які сумлінно працюють на ринку, оскільки вони сплачують податки і не займаються ухиленням від оподаткування. Саме ці компанії стали важливими постачальниками автомобілів для ЗСУ під час перших місяців війни.

Автори також підтримують ідею скасування різниці у віці автомобілів при ввезенні фізичними та юридичними особами з одночасним звільненням від ввізного мита, а також виступають за запровадження митного оформлення через Єдиний державний вебпортал електронних послуг. Водночас вони вважають перспективним варіантом скасування акцизного податку на автомобілі, що відповідає директивам ЄС. Проте, з огляду на можливі негативні наслідки для ринку, пропонується введення транспортного податку, заснованого на екологічних стандартах «Євро».[13]

Запровадження екологічного підходу в оподаткування вже розглядалося в багатьох законопроектах, але не було впроваджено. Пропонується встановлення більш високих ставок для транспортних засобів, які не відповідають екологічним стандартам Євро-5 і Євро-6, та звільнення від податків електромобілів. Враховуючи інтеграцію України в ЄС, цей підхід є необхідним. Він також дозволить вирішити проблему перевантаження автомобільних шляхів і створити фонди для розвитку інфраструктури та утилізації транспортних засобів.

Необхідним кроком є обов'язковий технічний огляд всіх автомобілів, а не лише тих, що здійснюють комерційні перевезення. Оптимальним є техогляд для автомобілів віком до 5 років щорічно, а для старших 5 років — двічі на рік. Це не буде новим для України, адже раніше вже існувала практика технічних оглядів. Проте, важливо, щоб ці перевірки проводились незалежними сертифікованими організаціями, як це робиться в Німеччині через систему TÜV. Це дозволить уникнути корупції та забезпечить високу якість оглядів транспортних засобів.

Таким чином, запровадження незалежних інспекцій для технічного огляду та використання цифрових систем контролю є важливим кроком для покращення ситуації з розмитненням та обігом старих автомобілів в Україні. Запропоновані рекомендації становлять альтернативу поточній практиці справляння митних платежів. Проте їхнє впровадження потребує ґрунтовного аналізу щодо впливу на ринок легкових автомобілів, надходження до бюджету та фінансові можливості населення.

Водночас, при збереженні чинної системи розмитнення, Рахункова палата України розробила низку рекомендацій для окремих органів влади щодо вдосконалення процесу справляння акцизного податку з ввезених автомобілів. Зокрема, Міністерству фінансів України пропонується підготувати зміни до:

- статті 215 Податкового кодексу для узгодження положень, що стосуються мотоциклів, причепів та напівпричепів, а також ставки акцизного податку для мотоциклів і колясок;
- підпункту 41 пункту 4 Положення про Державну митну службу для приведення цього документа у відповідність до норм Митного кодексу України, щодо обліку осіб, які здійснюють операції з товарами.

Також рекомендується внести зміни до:

- методики прогнозування надходжень акцизного податку із вироблених в Україні підакцизних товарів, враховуючи переобладнання вантажних автомобілів у легкові, що підлягають оподаткуванню;
- класифікатора звільнення від митних платежів при ввезенні товарів, для приведення цього документа у відповідність до чинного законодавства.

Доцільно також вивчити питання щодо скорочення термінів погодження переобладнання вантажних автомобілів у легкові для уникнення затримок у сплаті акцизного податку.

Рекомендується проаналізувати дані Єдиного державного реєстру МВС для виявлення випадків надання погоджень на один і той самий автомобіль, а також створити механізм для попередження таких випадків шляхом обміну інформацією між органами.

Державній митній службі України пропонується:

- забезпечити внесення повної та достовірної інформації в автоматизовану систему щодо результатів контрольних заходів;
- вести окремий облік резидентів та нерезидентів відповідно до вимог Митного кодексу;
- обліковувати втрати державного бюджету через податкові пільги на митні платежі, зокрема акцизний податок з автомобілів;
- вдосконалювати Єдину автоматизовану інформаційну систему для ефективного контролю за нарахуванням і сплатою митних платежів та штрафів;
- пришвидшити взаємодію між інформаційними системами Державної митної служби та ДПС для ефективного адміністрування податків і митних зборів.

Міжнародна співпраця у сфері удосконалення митно-тарифного регулювання:

У 2007 році Держмитслужба активно працювала над розвитком міжнародного співробітництва, спрямованого на реалізацію зовнішньополітичного курсу України та підтримку тісних партнерських відносин з міжнародними організаціями, митними службами інших країн та іншими партнерами. Під керівництвом Держмитслужби відбулися кілька офіційних візитів вищих посадових осіб України до Республіки Польща, Угорщини, Хорватії та Румунії, а також засідання двосторонніх міжурядових комісій з торгово-економічних питань. Важливим елементом стали зустрічі на рівні керівництва митних служб України та інших країн.

Держмитслужба також займається удосконаленням роботи пунктів пропуску на державному кордоні України, включаючи їх відкриття, реконструкцію та зміну статусу. Голова Держмитслужби, О.Б. Єгоров, взяв участь в урочистому відкритті міжнародного пункту пропуску «Солотвино - Сігету Мармаціей» на українсько-румунському кордоні.[8]

Пріоритетним напрямком міжнародного митного співробітництва є взаємодія з Всесвітньою митною організацією, яка розробляє міжнародні правові норми для митних органів, допомагаючи гармонізувати національні законодавства з міжнародними стандартами. Однією з важливих ініціатив є спрощення процедур на кордоні для сприяння міжнародній торгівлі. Представники Держмитслужби брали участь у зустрічах, зокрема в 4-й нараді Робочої групи, що організовувала міжнародну конференцію з питань спрощення перетину кордонів залізничним транспортом.

З 1 січня 2007 року вступила в силу Гармонізована система версії 2007 року Всесвітньої митної організації, і одним з основних напрямків на 2008 рік стало створення УКТЗЕД на основі цієї версії. З метою скорочення часу митного оформлення Держмитслужба почала впроваджувати попередні класифікаційні рішення, прийняті регіональними митницями, що значно оптимізує цей процес. На основі стратегічних напрямів діяльності митної служби України та рішень колегії Держмитслужби, планується передати повноваження щодо прийняття попередніх рішень регіональним митницям для підвищення ефективності та контролю в процесі митного оформлення.[7]

У 2007 році відділи класифікації товарів та контролю митної вартості регіональних митниць, митниць і відповідних підрозділів прийняли 22 283

класифікаційних рішення, що складає 87% від показника 2006 року (25 684 рішення). За їх результатами було класифіковано 51 620 товарів, з яких 95% стосуються імпорту, а 5% — експорту, що становить 74% від кількості класифікованих товарів у попередньому році. В результаті цих дій додаткові надходження до бюджету становили 108 млн грн, що на 2% більше за показники 2006 року (106,3 млн грн). Оцінка діяльності класифікаційних підрозділів також включає аналіз правильності визначення митної вартості та виявлення незаконних схем переміщення товарів через митний кордон.

Зокрема, завдяки класифікаційним рішенням:

- митна вартість товарів зросла на 19,5 млн грн;
- складено 280 протоколів про порушення митних правил на загальну суму 116 млн грн.

У середньому, на одне класифікаційне рішення донарахування до Державного бюджету протягом 2007 року зросли з 4,1 тис. грн до 4,9 тис. грн порівняно з 2006 роком.

З метою відповідності міжнародним стандартам, у 2007 році в Управлінні була розроблена, впроваджена та сертифікована Система управління якістю за стандартом ISO 9001:2001. Сертифікат, виданий у серпні 2007 року, охоплює всі підрозділи Управління та діятиме до 2012 року, підтверджуючи високу якість надання управлінських послуг.

У зв'язку з особливостями діяльності та для міжнародного визнання результатів експертиз, в Управлінні була розроблена і впроваджена система якості для компетентності випробувальних лабораторій згідно з міжнародним стандартом ISO 17025:2006, а також подано пакет документів для попереднього аудиту в Національне агентство з акредитації України.

Українська делегація брала участь у другому засіданні Підкомітету Україна-ЄС з митного та транскордонного співробітництва, де було підкреслено важливість зміцнення співпраці в митній сфері. Представники ЄС високо оцінили виконання митної частини Плану дій Україна-ЄС, зокрема щодо впровадження методу аналізу ризиків, спрощення митних процедур та протидії корупції.

Європейська сторона висловила інтерес до отримання детальної інформації про методичні рекомендації щодо визначення митної вартості товарів, що імпортуються в Україну.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі досліджено ключові напрями оптимізації митного регулювання, що сприятимуть розвитку автомобільного ринку в Україні, зокрема через адаптацію до міжнародних стандартів. Зокрема, акцентовано увагу на необхідності змін у митних процедурах та оподаткуванні, які можуть сприяти зниженню адміністративних бар'єрів і збільшенню прозорості на ринку.

1. **Адаптація митного регулювання до міжнародних стандартів:** одним із основних напрямів, що обговорюються в цьому розділі, є необхідність приведення національної митної практики у відповідність до

міжнародних стандартів, зокрема до стандартів ЄС і СОТ. Це дозволить Україні інтегруватися в міжнародний економічний простір та забезпечити рівні умови для внутрішніх і міжнародних постачальників, що, в свою чергу, стимулюватиме розвиток вітчизняного автомобільного ринку. Важливою частиною цього процесу є забезпечення виконання вимог щодо митного контролю, оцінки митної вартості та розрахунку податків, що відповідають світовим практикам.

2. **Зниження податкового навантаження і сприяння імпорту:** пропозиції, що стосуються оптимізації податкових ставок для імпорту автомобілів, включають адаптацію акцизного податку до вікових категорій автомобілів, що дозволить стимулювати ввезення транспортних засобів у відповідності до екологічних стандартів. Це також дозволить зменшити податковий тиск на імпортерів, створивши стимули для завезення нових і більш екологічно чистих автомобілів. Проте, для досягнення максимальної ефективності, такі зміни потребують комплексного аналізу їхнього впливу на ринок, надходження до бюджету та економічну спроможність громадян.
3. **Впровадження екологічних стандартів у митне регулювання:** важливим аспектом є впровадження системи оподаткування транспортних засобів на основі їх відповідності екологічним стандартам «Євро». Це дасть можливість не лише стимулювати впровадження більш екологічних транспортних засобів, а й покращити екологічну ситуацію в країні, відповідаючи вимогам європейського законодавства. Важливою частиною цього процесу є поступова заміна існуючого акцизного податку на більш гнучкий механізм транспортного податку з урахуванням екологічних критеріїв.
4. **Підвищення прозорості і боротьба з корупцією:** для забезпечення ефективності митних процедур необхідно посилити контроль за виконанням митного законодавства, вдосконаливши інформаційні системи та обмін даними між органами. Одним із можливих кроків є створення незалежної системи технічного контролю автомобілів, аналогічної європейським практикам, що дозволить знизити корупційні ризики і покращити якість перевірок транспортних засобів.
5. **Розвиток електронних платформ для розмитнення:** надання можливості здійснювати розмитнення через електронні платформи є важливим кроком на шляху до спрощення процедур і підвищення доступності для широкого кола споживачів. Така ініціатива дозволить знизити час, витрачений на митні операції, та забезпечити зручність для користувачів, одночасно мінімізуючи ризики для державного бюджету та підприємців.
6. **Система взаємодії між митними органами та іншими державними інституціями:** для забезпечення ефективності митного регулювання необхідно покращити взаємодію між митними органами, Державною податковою службою та іншими державними органами. Це дозволить створити більш прозору систему адміністрування податків та зборів і зменшити адміністративні витрати.[13]

У результаті оптимізації митного регулювання та адаптації до міжнародних стандартів, Україна отримає не лише полегшення процесів ввезення та реєстрації автомобілів, але й зможе підвищити екологічну відповідальність, стимулюючи перехід до сучасного та екологічно чистого транспорту. Впровадження цих рекомендацій потребує ретельної оцінки їх впливу на бюджет, ринок і соціально-економічну ситуацію в країні, але це є важливим кроком для забезпечення сталого розвитку автомобільної галузі в Україні.

ВИСНОВКИ

У процесі аналізу митного регулювання автомобільного ринку України можна зробити наступні ключові висновки:

1. **Структура автомобільного ринку:** Автомобільний ринок є комплексом фінансових відносин, які включають виробництво та реалізацію автомобілів, що характеризується самостійністю учасників, конкуренцією та впливом на ціни, попит і пропозицію. Світовий автомобільний ринок є сукупністю національних ринків, взаємопов'язаних через міжнародні економічні зв'язки. В Україні ж переважно домінують вживані автомобілі, оскільки більшість населення не має можливості придбати нові через низький рівень добробуту. Україна дозволяє ввозити автомобілі стандарту Євро 3 і вище, в той час як в Європі обговорюють заборону дизельних автомобілів стандарту Євро 6.
2. **Митне регулювання:** Основним інструментом митного регулювання на українському автомобільному ринку є митні платежі, зокрема мито, акцизний податок і ПДВ. Оскільки виробництво автомобілів в Україні є незначним, митне регулювання має критичне значення, оскільки воно регулює імпорт автотранспортних засобів через митний кордон.
3. **Залежність від імпорту:** Український ринок легкових автомобілів є сильно залежним від імпорту. Вітчизняне виробництво зменшується, і навіть країна з таким великим населенням та розвиненою інфраструктурою, як Україна, має лише одне підприємство, що виробляє легкові автомобілі іноземного бренду. Це веде до значного розриву між попитом і пропозицією, де імпорт відіграє ключову роль.
4. **Імпорт і митні надходження:** З 2018 по 2021 рік майже 98% імпортованих транспортних засобів в Україну були легковими автомобілями. В цей період було ввезено понад 2,3 мільйона транспортних засобів, з яких більшість були під акцизний податок. Водночас, митні органи зафіксували значну кількість порушень митних правил, що свідчить про проблеми з дотриманням митного законодавства.
5. **Перспективи вдосконалення митного регулювання:** Одним із напрямків удосконалення є зміна правил розмитнення легкових автомобілів. Пропонується впровадження нової формули оподаткування, що базуватиметься на таких характеристиках автомобіля, як вік, об'єм двигуна, тип двигуна та ексклюзивність, а також скасування акцизного податку на ввезення автомобілів, що дозволить привести національне законодавство у відповідність до європейських стандартів.
6. **Необхідні кроки для вдосконалення митного адміністрування:** Для поліпшення роботи митних органів потрібно забезпечити точність і повноту даних у системі АСМО «Інспектор», вдосконалити облік резидентів і нерезидентів, а також вести ефективний контроль за наданням податкових пільг, зокрема по акцизному податку, для забезпечення належних надходжень до бюджету.

Таким чином, оптимізація митного регулювання має критичне значення для розвитку автомобільного ринку в Україні, і реалізація запропонованих змін дозволить сприяти зростанню внутрішнього виробництва, покращенню

доступності автомобілів для населення та підвищенню ефективності митних процедур.

Покращувати роботу Єдиної автоматизованої інформаційної системи Державної митної служби України, орієнтуючи її на формування централізованої інформації про проведені митні контрольні заходи та їх результати, що є необхідними для забезпечення ефективного контролю за точністю, своєчасністю та повнотою нарахування і сплати митних платежів та штрафів до бюджету для різних категорій товарів, зокрема підакцизних.

Прискорити, в межах наявних повноважень, інтеграцію інформаційних систем Державної митної служби України та Державної податкової служби відповідно до Порядку взаємодії їх інформаційних систем щодо обміну необхідною інформацією для адміністрування податків, зборів та інших обов'язкових платежів, а також для здійснення контролю за дотриманням податкового та митного законодавства, затвердженого наказом Міністерства фінансів України № 286 від 10.06.2020, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України за № 593/34876 26.06.2020 р.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Герчаківський С. Д. Домінанти митного регулювання експортно-імпортних операцій на автомобільному ринку України / Фінансова система України. 2010. Вип. 15. С. 339–345.
2. Кузьміна Т., Березовський Ю., Сова А. Аналіз автомобільного ринку України та вплив різних факторів на митні платежі / Товарознавчий вісник. 2023. Т. 16, № 1. С. 164–182.
3. Яковець Т. Зовнішньоекономічна діяльність в контексті митно-тарифного регулювання: аналіз стану й нововведень під час війни // Academia.edu. 2023.
4. Даниленко Є. С. Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів: вітчизняний та міжнародний досвід // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2022. № 29. С. 73–80.
5. Приймаченко Д. В. та ін. Сучасний стан та перспективи розвитку митних правовідносин в Україні: колективна монографія. Дніпро: Видавничий дім «Гельветика», 2018. 272 с.
6. Манківський Ю. Р., Томчук О. Ф. Порівняння автомобільного ринку України та розвинених країн ЄС // Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2023.
7. Ковальський Л., Короваєнко Н. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан, особливості та перспективи розвитку. 2023.
8. Антонюк О. Моторний транспорт: сутність та структура // Бізнес Швейцарії. 2019. № 3. С. 57–58.
9. Луценко О. Автоексперт-2009: результати експертного опитування топ-менеджменту українських автомобільних компаній. 2009.
10. Митна політика України: сучасний стан та перспективи розвитку / За ред. І. І. Кравченко. Київ: Наукова думка, 2020. 312 с.
11. Закон України «Про митний тариф України» від 04.06.2020 № 674-ІХ.
12. Державна митна служба України. Офіційний сайт:
13. Міністерство фінансів України. Офіційний сайт:
14. Європейська комісія. Митна політика ЄС:
15. Світова організація торгівлі (СОТ). Офіційний сайт:
16. OECD. Trade and Customs:
17. UNCTAD. Trade and Development Report:
18. World Bank. Trade Policy Reviews:
19. IMF. Customs Revenue and Trade Facilitation:
20. Європейська асоціація виробників автомобілів (ACEA):
21. Міжнародна автомобільна федерація (FIA):
22. Українська асоціація автодилерів:
23. АвтоРіа. Аналітика автомобільного ринку України:
24. CarDiagram. Статистика імпорту автомобілів в Україну:
25. Auto-Consulting. Новини та аналітика авторинку:

26. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. Аналітичні матеріали:
27. Центр Разумкова. Економічні дослідження:
28. Національний інститут стратегічних досліджень.
29. Герчаківський С. Д. Домінанти митного регулювання експортно-імпортних операцій на автомобільному ринку України // Фінансова система України. 2010. Вип. 15. С. 339–345.
30. Даниленко Є. С. Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів: вітчизняний та міжнародний досвід // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2022. № 29. С. 73–80.

Додатки

Рудник Дарина Сергіївна,
Здобувач вищої освіти 4 курсу,
ММБ- 21-1 групи,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПП «Менеджмент митної справи»
Науковий керівник : Гребельник О.П.
Державний податковий університет

Діджиталізація та автоматизація митних процеду

Постановка проблеми .

У сучасних умовах глобалізації та активного розвитку міжнародної торгівлі ефективність митного регулювання набуває особливого значення. Проте традиційні паперові та ручні методи здійснення митних процедур є малоефективними, призводять до затримок, збільшення витрат часу та ресурсів, а також створюють корупційні ризики. Через це виникає нагальна потреба у діджиталізації та автоматизації митних процесів як інструменту оптимізації роботи митниць, підвищення прозорості, прискорення товарообігу та забезпечення належного контролю [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

У науковій та прикладній літературі дедалі більше уваги приділяється питанням цифрової трансформації митних органів та впровадженню сучасних ІТ-рішень у процеси митного оформлення. Зокрема, у працях українських та зарубіжних дослідників (І. Бураковський, О. Мікула, V. Rukanova, Y. Tan та ін.) розглядаються переваги автоматизованих систем управління ризиками, електронного декларування, використання блокчейн-технологій та штучного інтелекту в митній справі [12].

Дослідники наголошують, що автоматизація дозволяє знизити рівень людського фактору, підвищити ефективність контролю та прискорити митні процедури. У звітах таких міжнародних організацій, як **Всесвітня митна організація (WCO)**, **Світовий банк** та **ОЕСР**, відзначається важливість впровадження єдиних електронних вікон (Single Window), цифрових платформ обміну даними та інтеграції митних систем між країнами.

Проте, попри позитивну динаміку, ряд авторів звертає увагу на низку викликів: недостатнє фінансування цифрових ініціатив, нестачу кваліфікованих кадрів, проблеми з кібербезпекою та правове регулювання цифрової взаємодії. [15]. Це свідчить про необхідність подальших досліджень у напрямку комплексного впровадження цифрових технологій у митну сферу.

Автор / Організація	Назва роботи / джерело	Основні ідеї та висновки
І. Бураковський	Дослідження митної політики України	Необхідність цифровізації для прозорості митного регулювання.
О. Мікула	Електронне урядування та митниця	Автоматизація як засіб мінімізації людського фактору та корупційних ризиків.
Всесвітня митна організація	Рекомендації WCO	Просуває модель "єдиного вікна", наголошує на стандартизації цифрових процесів.
Світовий банк	Doing Business, LPI	Цифрові рішення покращують митну ефективність і позицію країни в рейтингах.
OECD	Митна ефективність у цифрову епоху	Вивчає вплив ІТ на прозорість, швидкість та безпеку митного оформлення.
V. Rukanova, Y. Tan	Наукові статті з електронної комерції	Підтримка міждомочної цифрової інтеграції та автоматизованого обміну інформацією.

Мета дослідження.

Метою даного дослідження є всебічне вивчення процесів діджиталізації та автоматизації митних процедур в Україні та світі з метою визначення їх впливу на ефективність функціонування митних органів, оптимізацію процедур митного оформлення, мінімізацію корупційних ризиків та прискорення зовнішньоекономічної діяльності [18].

Дослідження також передбачає аналіз сучасних інформаційних технологій, що використовуються у митній справі, зокрема систем електронного декларування, автоматизованого управління ризиками, єдиного вікна (Single Window), блокчейн-рішень та цифрового обміну даними між державними структурами [12].

Кінцева мета полягає в обґрунтуванні доцільності впровадження інноваційних цифрових підходів до митного адміністрування в Україні, а також у формуванні практичних рекомендацій щодо удосконалення правового, технічного та організаційного забезпечення цифрової трансформації митниць [19].

Основний матеріал.

В умовах глобалізації світової економіки та цифрової трансформації усіх сфер життя дедалі більшої актуальності набуває питання діджиталізації митних процедур. Для країн, що прагнуть інтегруватися у світову торговельну систему, забезпечення прозорості, ефективності та швидкості митного оформлення є необхідною умовою конкурентоспроможності на міжнародній арені.[1]

1. Цілі діджиталізації митниці

Основними цілями цифрової трансформації митної служби є:

- Скорочення часу митного оформлення;
- Зниження витрат для суб'єктів ЗЕД;
- Мінімізація людського фактору та корупції;
- Підвищення прозорості та підзвітності;
- Забезпечення відповідності міжнародним стандартам (WCO, ЄС, OECD).

2. Інструменти та технології цифровізації

Сучасні митниці використовують низку цифрових інструментів:

- Системи електронного декларування – дозволяють подавати митні декларації в електронній формі без фізичної присутності;
- Автоматизована система управління ризиками (АСУР) – ідентифікує потенційно ризиковані операції для цілеспрямованих перевірок;
- Системи "єдиного вікна" – платформи, через які здійснюється обмін інформацією між усіма державними органами, залученими до митного оформлення;
- Мобільні застосунки – для перевірки митної інформації, контролю вантажів, GPS-відстеження;
- Штучний інтелект та аналітика великих даних – застосовуються для прогнозування, оптимізації логістичних процесів і виявлення порушень.

3. Ефекти від цифровізації

За даними Світового банку, країни, що впровадили цифрові митні рішення, продемонстрували:

- Скорочення часу митного оформлення в середньому на 30–50%;
- Підвищення доходів до бюджету завдяки зменшенню контрабанди та ухилення від сплати мит;
- Покращення позицій у світових рейтингах (Doing Business, LPI – Logistics Performance Index);
- Зменшення адміністративного навантаження на бізнес.

4. Виклики на шляху цифровізації

Незважаючи на позитивні результати, країни, зокрема Україна, стикаються з низкою проблем:

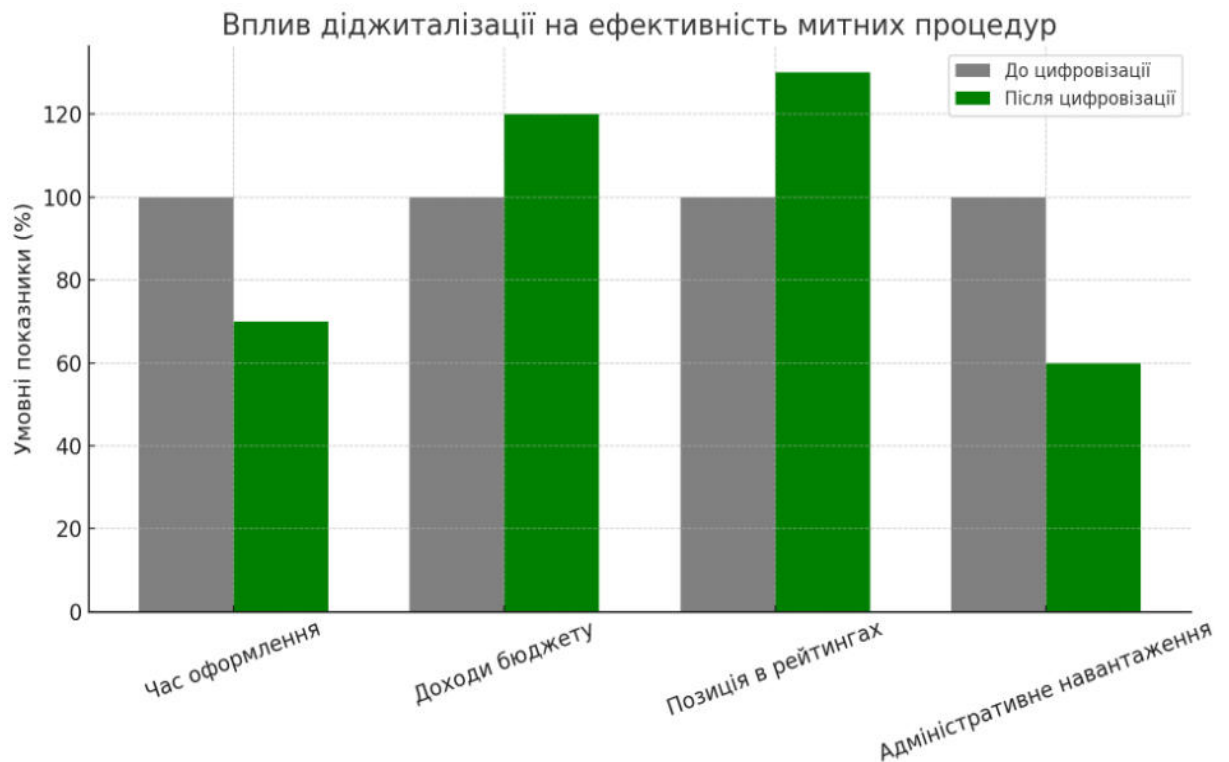
- Нерівномірна технічна оснащеність регіональних митниць;
- Недостатній рівень кібербезпеки;
- Низький рівень цифрової грамотності персоналу;
- Слабка інтеграція внутрішніх систем між митницею, податковою, прикордонною службою тощо;
- Нестача фінансування та політична нестабільність.

5. Перспективи розвитку

Перехід до інтелектуальної митниці (smart customs) — це наступний крок, який передбачає:

- Повну автоматизацію рутинних процесів;
- Використання блокчейн-технологій для забезпечення надійності і незмінності даних;
- Інтеграцію з міжнародними торговими платформами;

- Розширення функціоналу "єдиного вікна" для обслуговування електронної комерції;
- Створення єдиної цифрової екосистеми у сфері зовнішньої торгівлі.



Ось приклад рисунка, що демонструє вплив діджиталізації на ефективність митних процедур:

- **Час оформлення** зменшується;
- **Доходи бюджету** зростають;
- **Позиція країни в міжнародних рейтингах** покращується;
- **Адміністративне навантаження** знижується.

Такий графік добре ілюструє позитивні результати автоматизації та цифрових реформ у митниці.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження встановлено, що цифровізація та автоматизація митних процедур є ключовими чинниками підвищення ефективності митного адміністрування. Вони дозволяють:

- Суттєво скоротити час митного оформлення, що сприяє покращенню логістики та зниженню витрат учасників зовнішньоекономічної діяльності.
- Зменшити корупційні ризики шляхом мінімізації людського фактора в процесі прийняття рішень.
- Підвищити прозорість та прогнозованість процедур, що створює більш сприятливе бізнес-середовище.
- Посилити позиції держави в міжнародних рейтингах, таких як LPI (Logistics Performance Index) та Doing Business.
- Підвищити доходи бюджету за рахунок більш ефективного контролю і виявлення порушень митного законодавства.

Таким чином, впровадження електронних сервісів, інтегрованих інформаційних систем та моделі “єдиного вікна” є не лише актуальним, а й необхідним етапом розвитку сучасної митниці, що відповідає вимогам цифрової епохи та європейської інтеграції України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Борисенко, О. (2021). *Діджиталізація митних процедур в Україні: нові можливості та виклики*. Київ: Видавництво "Юридична думка".
2. Іванова, І. (2019). *Автоматизація митних процесів: міжнародний досвід та українські реалії*. Київ: Видавництво "Наукова думка".
3. Петренко, В. (2020). *Електронні митниці: тенденції та перспективи розвитку*. Київ: Видавництво "Міжнародний економіст".
4. Смірнова, Н. (2022). *Інформаційні технології в митній справі: автоматизація та ефективність*. Київ: Видавництво "Інститут правових досліджень".

5. Урядовий портал України. (2023). *Діджиталізація митних процедур: реформи та нововведення*.
6. Юшкевич, О. (2018). *Митна система України та автоматизація процесів: теоретичні та практичні аспекти*. Харків: Видавництво "Право".
7. Ткаченко, С. (2020). *Електронне декларування в митних процедурах: досвід України та ЄС*. Київ: Видавництво "Економіка".
8. Мельник, Д. (2021). *Митна реформа в Україні: діджиталізація як ключ до прозорості*. Львів: Видавництво "Світ".
9. Ковальчук, Т. (2022). *Сучасні технології в митних процедурах: автоматизація та цифровізація*. Київ: Видавництво "Академія".
10. Зінченко, М. (2021). *Впровадження цифрових технологій в митні органи: проблеми та перспективи*. Харків: Видавництво "Міжнародне право".
11. Щербань, О. (2019). *Інновації в митному контролі: автоматизація та вплив на ефективність*. Київ: Видавництво "Права".
12. Чорна, Л. (2020). *Митна система України в умовах цифрової трансформації*. Київ: Видавництво "Альтернатива".
13. Дубовик, А. (2021). *Цифрові митні платформи: виклики для митних органів та бізнесу*. Львів: Видавництво "Ліга".
14. Левченко, І. (2020). *Електронне митне оформлення: аналіз міжнародного досвіду*. Київ: Видавництво "Науковець".
15. Тарасова, І. (2022). *Автоматизація митних процедур в умовах глобалізації*. Київ: Видавництво "Міжнародна економіка".
16. Олексюк, С. (2021). *Цифровізація та митний контроль: практичні аспекти впровадження в Україні*. Харків: Видавництво "Експерт".
17. Куліш, Д. (2020). *Митна статистика та автоматизація даних: цифрові підходи*. Київ: Видавництво "Експерт".
18. Науковий центр митної справи (2021). *Інформаційні технології в митних процедурах: реформи та новації*. Київ: Наукове видавництво.
19. Веб-сайт Державної митної служби України.
20. Степаненко, Т. (2023). *Митний контроль в умовах цифрової трансформації: нові підходи та перспективи*. Харків: Видавництво "Юридичний світ".

